Nr.-44-31-X-1931.

ŚWIAT



na polskim okręcie...

FOT. MARJAN FUKS.

HUMOR

W Stanach Zjednoczonych sędzia przed ogłoszeniem wyroku śmierci mówi do oskarżonego tonem miękkim, współczującym:

— Oskarżony niezadługo stanie przed sądem lepszego znawcy spraw ludzkich, sprawiedliwego sędziego.

Oskarżony wzdycha głośno.

— Czemu pan wzdycha? — interesuje się sędzia.

— Bo i jak nie wzdychać! Dopiero po śmierci poznam sprawiedliwego sędziego!



CENA NINIEJSZEGO NUMERU 1 ZŁ. 40 GR.

ROK XXVI

ŚWIAT

NR 44

WARSZAWA, DNIA 31-go PAŹDZIERNIKA 1931 ROKU

Wydawcy: Akc. Tow. Wydawnicze „ŚWIAT". Pod kierownictwem naczelnem STEFANA KRZYWOSZEWSKIEGO

Zagadnienia Morza Polskiego stanowią wciąż najdonioślejszy punkt naszej polityki państwowej. Wroga nam agitacja nie ustaje w dążeniu do oderwania Pomorza od Polski, jak to ostatnio ujawniło się w incydencie z senatorem amerykańskim Borah'em. Musimy być czujni i wciąż zwracać oczy ku morzu. To spowodowało redakcję „Świata" do wydania specjalnego numeru, poświęconego Gdyni i wybrzeżu polskiemu. Otwiera zeszyt oświadczenie p. ministra Eugenjusza Kwiatkowskiego, twórcy portu Gdyńskiego i naszej marynarki handlowej.

Jeżeli stoimy przed zagadnieniem realizacji choćby najbardziej skomplikowanego prawa, ustawy, to jednak mamy świadomość, że rozwiązanie tego problematu jest osiągalne w ciągu kilku miesięcy lub kilku lat. Następnie działają one już automatycznie.

Jeżeli zamierzamy wybudować choćby największą fabrykę, to zadanie to jest wykonalne całkowicie i do samego końca również w określonym, krótkim okresie czasu.

Tak samo zrealizować możemy i budowę nowej linji kolejowej, i przebudowę miast, i zmodernizowanie dróg, i wyzyskanie sił wodnych, i osuszenie Polesia, i scalenie gruntów i wiele innych zagadnień dotyczących naszego zbiorowego życia.

Polska, niegdyś wielkie państwo nadbałtyckie, nie doceniając dostatecznie, iż realizacja polityki morskiej wymaga całkowicie innego stosunku państwa i społeczeństwa, niż wiele innych zagadnień, zmarnowała wartości, które od morza i przez morze mogły płynąć do kraju.

Polityka morska bowiem nie może być obliczona ani na jednego człowieka, ani nawet na jedno pokolenie, ani wreszcie na jedno rozwiązanie. Ona nie może się skończyć ani na wybudowaniu pewnej ilości kilometrów nabrzeży i basenów, ani nawet na wybudowaniu choćby największego portu, ani wreszcie na uruchomieniu pewnej liczby okrętów i podtrzymaniu ich aktywności choćby ciężką ofiarą w najgorszych i najtrudniejszych momentach.

Polityka morska daje pełny, niewątpliwy, niczem niezachwiany i nieobliczalnie wielki rezultat jedynie przez swą stałość, niezmienność, przez upór świadomej i twórczej woli wielu pokoleń.

Dlatego wymaga ona solidarnego i trwałego wysiłku, nastawienia i wiary całego społeczeństwa. Ona właśnie musi być taką, jak praca i świadomość dobrego rolnika. Z roku na rok, z dziesięciolecia na dziesięciolecie, z pokolenia na pokolenie wiąże się z ziemią praca człowieka, ciężka i nieustanna, wciąż nowa i wciąż ta sama, ale życiodajna.

Taka musi być polityka morska nowej Polski, dzisiejszej i jutrzejszej.

22. X. 1931.

Kwiatkowski

Budowa i rozwój portu Gdyńskiego

Budowę portu Gdyńskiego Rząd powierzył Konsorcjum Francusko-Polskiemu, w którem przeważający udział bierze znana, o wszechświatowej sławie firma „Batignolles". Było to dostateczną gwarancją, że roboty będą wykonane przez specjalistów.

Projekt portu został opracowany przez naczelnika budowy portu, inż. Wendę. Za podstawę projektu wzięto budowę basenów zewnętrznych, t. j. położonych w morzu, w połączeniu z budową basenów wewnętrznych, t. j. wykopanych w lądzie.

Największą zaletą portu jest skoncentrowanie na niewielkiej stosunkowo przestrzeni całego portu, łatwa orjentacja dla kapitana statku, łatwe wejście do portu i bliskość każdego miejsca wyładunkowego do wejścia do portu.

Jak wiadomo, istnieją w świecie dwa rodzaje portów: 1) położone przy ujściu rzeki i rozbudowane na obu brzegach rzeki, jak sąsiedni Gdańsk, oraz 2) wybudowane w morzu, względnie wykopane w lądzie, jak Gdynia.

Nie ulega wątpliwości, że jedne, jak drugie mają swoje zalety i wady. Jeżeli chodzi jednak o port nowoczesny, to uniezależnienie go od lepiej lub gorzej położonego koryta rzeki, wpadającej do morza w tem miejscu, daje łatwiejszą możność stworzenia prawidłowego i dopasowanego do nowoczesnego ruchu planu portu. Natomiast port, położony przy ujściu rzeki spławnej, ma znowu naturalne i najtańsze połączenie ze swem zapleczem.

Polska, posiadając dla swego użytku port w Gdańsku, który jest naturalnym portem przy ujściu rzeki Wisły, — drugiemu swemu portowi — Gdyni, budowanemu na suwerennym polskim lądzie, zapewniła jaknajlepszy i najdogodniejszy plan rozkładu wewnętrznego i basenów i molo.

Dotychczas zbudowano:

I. Basenów cztery; w budowie i wykończeniu są jeszcze dwa, które będą gotowe w końcu roku przyszłego.

II. Łączna długość nabrzeży wynosi 7.900 metrów; do końca roku przyszłego będzie 8.400 metrów;

III. Ilość w powierzchni metrów kwadratowych w magazynach jest:

a) zbudowanych przez Rząd 47.300 m²,

b) zbudowanych przez firmy prywatne 28.200 m².

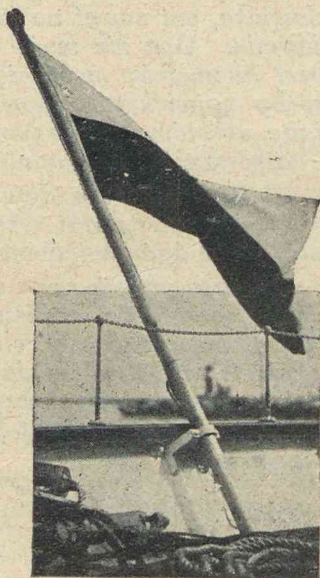
IV. Ilość dźwigów jest 36.

Ilość maszyn specjalnych do przeładunku węgla 3.

Obrót w porcie był w 1926 roku 404.561 ton, w 1930 r. 3.625.746 ton, za pierwsze 3 kwartały 1931 roku 3.799.029,6 ton.

Jeżeli weźmiemy, że równocześnie Gdańsk miał obrót: za 1926 rok 5.300.301 ton, — za 1930 rok 8.213.092,5 ton, za 3 kw. 1931 r. 6.181.992 ton, to zobaczymy, że utrzymując prawie stan posiadania Gdańska, Gdynia nie jemu zabrała swój rozrost, a jedynie wzmożony ruch towarowy Polski ze światem całym został w 60% skierowany drogą morską, zamiast drogą lądową. Stało się to kosztem portów państwa sąsiadującego z nami, nic więc dziwnego, że w miarę budowy Gdyni nie było żadnej drogi i sposobu, któryby nie służył wrogiej nam agitacji w celu szkodzenia Gdyni, rozgłaszającej, że jest to port źle zbudowany i nieochroniony.

Rząd polski, przed odbiorem ostatecznych robót już wykonanych od Konsorcjum Francusko-Polskiego, chcąc się przekonać o jakości tych robót, zaprosił w charakterze ekspertów dwóch neutralnych specjalistów: pp. Petersena, Szweda, i Moena, Norwega. Obaj oni siedzieli dłuższy czas w Gdyni, badali bardzo dokładnie wykonane roboty, nie uchylając się od tak gruntownego badania, jak opuszczanie się w przyrządach nurkowych na dno fundamentów ustawionych, — i po prawie dwutygodniowych studjach zostawili Rządowi memorjał, który stwierdza, że roboty były wykonane solidnie i port jest najlepszym i najnowocześniejszym portem na Bałtyku.



Jednak propaganda nam wroga nie ustawała i coraz pojawiały się w różnych niemieckich, a nawet w innych pismach notatki, że port w Gdyni nie jest dostatecznie ochroniony od wiatrów. Było to świadome przekręcanie faktów, gdyż dwa baseny zewnętrzne, „Południowy" i „Prezydenta" nie były jeszcze zupełnie wykończone, ponieważ nie miały dokończonego wejścia do basenów. Wobec gwałtownego wzmożenia ruchu zarząd portu zmuszony był nabrzeże wewnątrz tych basenów oddać przedwcześnie do użytku; — zdarzało się więc, że przy dużych wiatrach małe statki nie mogły utrzymać się przy nabrzeżu. Zresztą, w największych portach świata, w Hamburgu i innych, przy wielkich wiatrach statki się zrywają. Niedawno w Göteborgu urwał się cały dok ze statkiem wewnątrz. Jednak nikt z tego powodu nie pisał, że port w Göteborgu jest źle ochroniony.

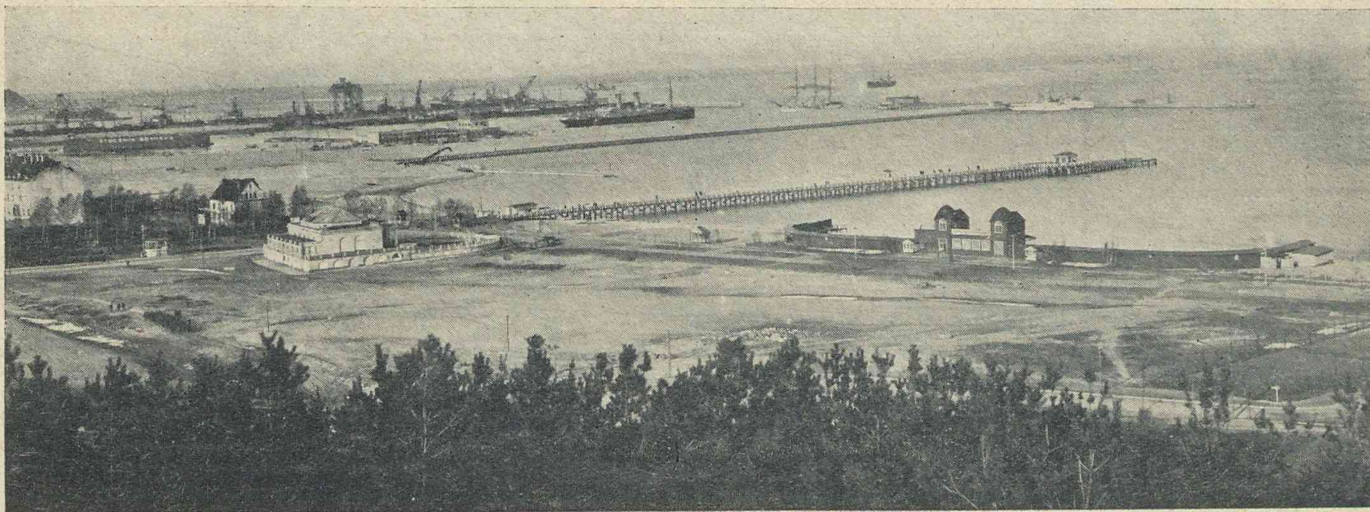
Ponieważ dopiero w tym roku przypadał okres robót, mających na celu zabezpieczenie wejścia do tych dwóch basenów zewnętrznych, Rząd Polski, chcąc zasięgnąć opinji jednego z najlepszych specjalistów w budowie portów, p. Wattier (Francuza), zaprosił go do Gdyni, gdzie po przestudjowaniu całego przygotowanego przez budowę portu materjału został z nim uzgodniony sposób zasłonięcia obu basenów, które to roboty są już w toku i będą gotowe w połowie roku przyszłego.

Najcięższym momentem w budowie portu Gdyńskiego jest równoczesna jego eksploatacja. Jeszcze molo czy nabrzeże nie gotowe, gdy już go biorą do eksploatacji.

W takich warunkach budowa przeszkadza eksploatacji, a eksploatacja budowie. Są to ciężkie warunki pracy, ale jednocześnie jest to najlepszy dowód potrzeby i konieczności budowy portu, który życie gospodarcze pcha naprzód.

Jedno jest pewne. Cała Polska może być dumna z tego, co w Gdyni stworzono. Port polski napewno stanie się wzorem racjonalnego zużytkowania wszystkich zdobyczy nauki nowoczesnej w tej dziedzinie.

Dr. Feliks Hilchen



WIDOK Z KAMIENNEJ GÓRY NA BASENY POŁUDNIOWE PORTU GDYŃSKIEGO

Plany gospodarza Wielkiej Gdyni

Wywiad u Komisarza Rządu, p. Z. Zabierzowskiego

Amerykańskie tempo budowy portu w Gdyni spowodowało anormalny, gorączkowy rozwój tego miasta. Nie mogąc nadążyć za wzrostem obrotów portowych i wynikających stąd konieczności, budowało się ono chaotycznie, bez planu terytorjalnego i finansowego. Groziło to zwichnięciem wielkiego Czynu nad polskiem morzem.

Dopiero wyodrębnienie Gdyni z administracji ogólnej i ustanowienie dla niej Komisarza Rządu, obdarzonego specjalnemi pełnomocnictwami, położyło kres dorywczości i umożliwiło ujęcie żywiołowego ruchu w pewne karby.

Zwłaszcza wybór na Komisarza Rządu w Gdyni p. Zygmunta Zabierzowskiego zapewnił jej pomyślną przyszłość. Na wszystkich stanowiskach, zajmowanych dotychczas przez p. Zabierzowskiego: — starosty w Święcianach, komisarza przy wyborach Sejmu Wileńskiego, sekretarza generalnego M. S. Wewn., wreszcie dyrektora departamentu w tem ministerstwie — wykazał on wielki zmysł organizacyjny, niezwykłą energję i umiejętność realizowania nakreślonego sobie programu. To świetne wywiązywanie się z dotychczasowych zadań daje pewność uporządkowania przez p. Zabierzowskiego stosunków gdyńskich.

Pragnąc poinformować opinję publiczną o drogach dalszego rozwoju Wielkiej Gdyni, zwróciliśmy się do p. Komisarza Rządu Zabierzowskiego z zapytaniem, jaki jest jego program na najbliższą przyszłość.

— Największe troski moje w chwili obecnej dadzą się ująć w trzy punkty: 1) uporządkowanie finansów miasta, 2) prawidłowe zreorganizowanie aparatu administracyjnego w ramach nowego ustroju miasta i 3) opracowanie celowego planu rozbudowy miasta Gdyni i skoordynowanie w nim wszystkich czynników miarodajnych, zainteresowanych rozbudową Gdyni.

— Na czem polegałoby uporządkowanie finansów miasta?



ZYGMUNT ZABIERZOWSKI

— Uporządkowanie to zależne jest od przychylnego ustosunkowania się władz centralnych do moich wniosków, a w szczególności do projektu nadania Gdyni solidnego posagu w postaci przydziału znacznych obszarów gruntów budowlanych i leśnych, dalej reorganizacja gospodarki przedsiębiorstw miejskich, wodociągów, zakładów elektrycznych, komunikacji miejskich, budowa hal targowych i t. p.; dają one wielkie możliwości dochodowe. Te zamierzenia oraz specjalne stanowisko uprzywilejowane na rynku finansowym Gdyni — pozwalają mi twierdzić, że pomimo przemijających trudności zdołam przy pomocy władz nadzorczych wyprowadzić gospodarkę i finanse miasta Gdyni na tory prawidłowego rozwoju.

— Jak Pan Komisarz zamierza zreorganizować aparat administracyjny?

— Uważam, że stworzenie jednolitego i sprężystego aparatu administracyjnego, obsadzonego przez ludzi dojrzałych do wypełniania swych obowiązków w zaszczytnej służbie publicznej i przygotowanych do twórczej pracy, owianej duchem obywatelskim, do wymogów życia i problemów Gdyni oraz do uzasadnionych potrzeb interesanta — przyczyni się do należytego wykonania moich planów.

— Czy Pan Komisarz jest dobrej myśli na przyszłość?

— Dzięki Dekretowi Prezydenta Rzeczypospolitej o nowym ustroju Gdyni osiągnę skoordynowanie wysiłków tych czynników państwowych i społecznych, którym dalszy rozwój Gdyni leży na sercu, a to dla dobra i potęgi morskiej naszej Ojczyzny.

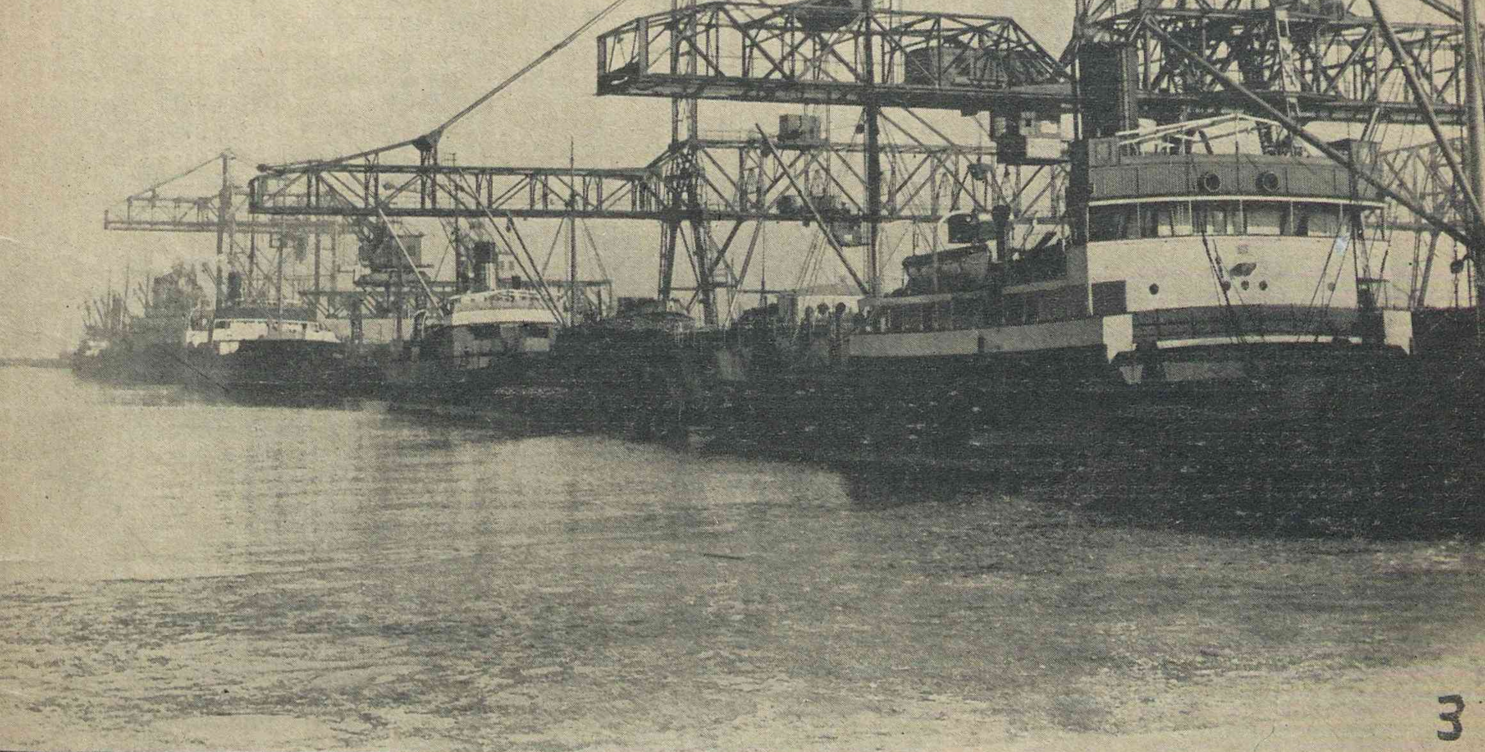
M. G.

port

1. Olbrzymie dźwigi przeładunkowe dla węgla

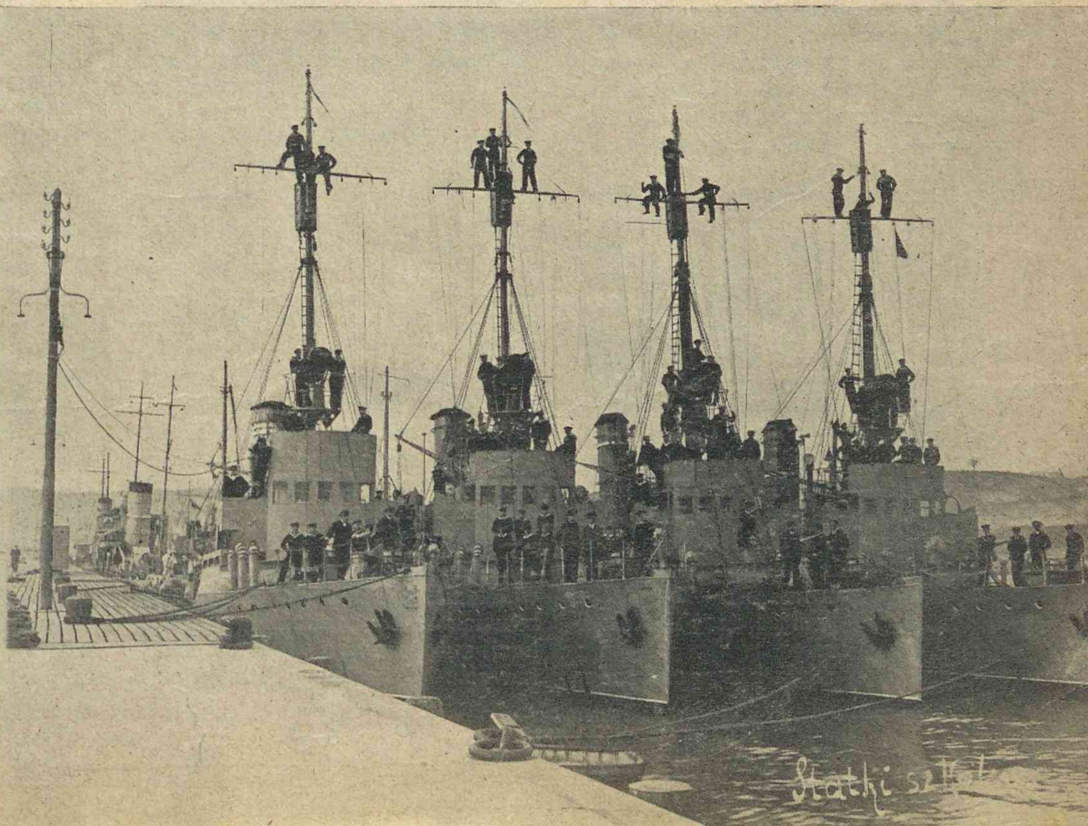
2. Port handlowo-komunikacyjny

w Gdyni



3. Basen węglowy: dźwigi przeładunkowe

4. Marynarka wojenna: statki szkolne



Rozwój miasta Gdyni w świetle cyfr

Port jest narzędziem gospodarstwa społecznego, łączącym dwie odmienne, lecz współzależne formy transportu towarów przez zamianę transportu lądowego na morski i odwrotnie, miasto zaś portowe jest tym członem końcowym, gdzie zbiega się szereg współczynników koordynowania tych wszystkich środków i urządzeń, od których — w wielkiej mierze — zależy należyty transport towarów oraz organizacja handlu zagranicznego drogą morską.

Miasto więc portowe, a w danym wypadku budowa miasta Gdyni jest organicznie związana z budową i rozwojem portu.

W pierwszych latach zakładania fundamentów portu — nie myślano o celowej i na planie opartej budowie miasta. Cały wysiłek poświęcono budowie portu i jego urządzeń technicznych. Miasto zaczęło się rozwijać żywiołowo. Dopiero cztery lata temu przystąpiono do ujęcia w karby organizacyjne miasta spontanicznie budujących się wokół portu osiedli i zaczęto je wiązać w całość urbanistyczną.

Obecnie warto się przyjrzeć wynikom pracy państwa przy budowie miasta; warto przebiec oczyma cyfry, obrazujące rozwój i rozbudowę portowego miasta Gdyni — słusznie nazwanego — morską stolicą Polski.

Gdynia w początkach roku 1927 liczyła niespełna 20.000 mieszkańców, obecnie (wrzesień 1931 rok) rejestry miasta zanotowały cyfrę, przekraczającą 51.000 ludzi. W osiedlach wokół Gdyni — ongiś małych wioskach — w promieniu 10 kilometrów zamieszkuje też blisko 50.000 ludzi, wiążących byt swój z tętnem pracy i rozwoju Gdyni. Prowizoryczne obliczenia ostatnie wykazały, że w pięćdziesięciotysięcznej masie ludności miasta blisko 20.000 tworzy ludność robotnicza.

Ten żywiołowy wzrost ludności, warunkowany rozwojem portu, zdecydował o tempie rozwoju miasta.

Budżet zwyczajny gminy miasta Gdyni w roku 1926/7 (cyfry podajemy w zaokrągleniu) został zamknięty kwotą około 350.000 zł., a budżet roku 1930/31 — 3.500.000.— czyli sumą 10-krotnie wyższą. Dochody z danin publiczno-prawnych, obciążających ludność w ostatniem 5-leciu, podniosły się też w stosunku 1 do 10-ciu.

Przed pięcioma laty, poza jedną w formie fantastycznego węża biegnącą ulicą gminną, wyłożoną polnym kamieniem, miasto posiadało jeden jedyny kilometr regularnej jezdni miejskiej.

Obecnie ogólna długość trwale urządzonych nawierzchni ulic z kostki granitowej lub z asfaltu dobiega 18 kilometrów. Koszty urządzenia ulic przekroczyły obecnie kwotę 6.500 tysięcy złotych, a wraz z wykopem gruntów pod budowę ulic około 9 miljonów.

Na drugiem miejscu należy postawić inwestycje sanitarne, a więc urządzenie wodociągów i kanalizacji. Pochłonęły one kwotę bliską 9 miljonów złotych. O natężeniu prac niech świadczy czas wykonania poszczególnych urządzeń: stację pomp w Gdyni wykonano w 75 dniach roboczych; stację na Oksywiu — w 54 dniach, zbiornik wodociągowy o pojemności 2500 m^3 w 50 dniach, stację oczyszczania ścieków ze studniami Imhoffa, obsługującą 150.000 ludzi, wykonano w ciągu 150 dni roboczych. Centrum Gdyni jest całkowicie skanalizowane. Wodę posiada Gdynia, Grabówek, Kamienna Góra i Oksywie. Obecnie rozpoczęto intensywne prace w celu zaopatrzenia w wodę osiedla Witomina, Nowego Obłuża i Chylonji, które, z wyjątkiem Chylonji, leżą poza dzisiejszemi granicami miasta. Długość rurociągu wodociągowego wynosi 40 kilometrów. Kanały sanitarne przekroczyły 26 kilometrów, kanały burzowe 10 kilometrów.

Trzecią grupą inwestycyj fundamentalnych była elektryczność. Zagadnienie to jest całkowicie rozwiązane zarówno pod względem finansowym, jak i założenia technicznego. Mianowicie urzeczywistnia się stopniowo pięcioletni program elektryfikacyjny wielkiej Gdyni — promień zasięgu elektryfikacyjnego zakładu rozdzielczego Gdyni wynosi od centrum miasta 10—15 kilometrów. Fundusze na elektryfikację miasta i okolic uzyskała Gdynia z pożyczki szwajcarskiej w wysokości 4 miljonów franków szw., z czego 3 miljony przeznaczono na elektryfikację, a 1 miljon franków szw. na rozbudowę środków komunikacyjnych.

Gdynia zarzuciła projekt wprowadzenia tramwajów. Rozpoczęto rozwiązywać zagadnienie komunikacji autobusami o silnikach benzynowych. Po szeregu studjów zatrzymano się na autobusach o silniku ropnym Diesla. Dają one 70% oszczędności przy eksploatacji w porównaniu z kosztami pochłanianemi przez silniki zużywające benzynę. Inwestycje komunikacyjne sięgają obecnie cyfry 2 miljonów złotych.

Szkoły, gmachy publiczne, budownictwo przeciwpożarowe, mieszkalnictwo socjalne pochłonęły około 4 miljonów złotych. Pozatem pomiary i plany nowobudowanego miasta kosztowały przeszło 600.000.— złotych.

Ogółem dotychczasowe fundamentalne inwestycje w portowem mieście Gdyni kosztują około 27 miljonów złotych.

Skąd wzięto fundusze na pokrycie tych 27 miljonów złotych? Z pożyczek długoterminowych, uzyskiwanych przez gminę w Banku Gospodarstwa Krajowego. Trzeba jednak podnieść, że pożyczek B. G. K. nie udzielał z funduszów własnych. Były to fundusze bądź rezerw ubezpieczeń społecznych, bądź też sum pozabudżetowych Skarbu Państwa. Dalej pochodziły z pożyczek średnioterminowych zagranicznych — jak pożyczka w L'Union des Banques Suisses (10 letnia), o której wspominamy powyżej, lub użyczonych przez kapitalistów szwajcarsko - holenderskich na budowę ulic (5 letnia), bądź też z pożyczek krótkoterminowych, zużywanych na wywiązanie się miasta z zobowiązań powstających z tytułu budowy tej lub innej grupy bezwzględnie koniecznych inwestycyj.

Czy można było pójść inną drogą? Czy można było zbudować racjonalniejszy plan sfinansowania budowy miasta? — Tak, należy jednak zauważyć, że do października roku 1928 Zarząd Miasta Gdyni spoczywał w rękach grupy, wyłonionej przez społeczeństwo małej wioski rybackiej. Nie można się dziwić, że ludzie ci nie opracowali dalekosiężnego planu sfinansowania budowy miasta.

Po wzięciu inicjatywy w budowie miasta przez rząd, należało najpierw zakończyć cykl prac rozpoczętych i uchwycić w pewne ramy żywiołowo rozwijające się miasto.

Zostało to dokonane. Cykl podstawowych inwestycyj miasta jest już z grubsza ukończony.

Obecnie budowa Gdyni znajduje się w nowej fazie. Zasadnicze dążenie Komisarza Rządu, p. Zabierzowskiego, polega na uregulowaniu podstaw finansowych budowy miasta, a więc likwidacja prze-

szłości i narzucenie racjonalnego planu budowy miasta na przyszłość.

Likwidacją przeszłości nazywamy uregulowanie istniejących zobowiązań miasta w ten sposób, że sumy, zużyte na budowę inwestycyj nierentownych, a więc ulic, szkół, gmachów użyteczności publicznej, zostaną pokryte częściowo przez Skarb Państwa, a częściowo przez stałe źródła dochodów miasta, specjalnie przeznaczone na ten cel.

Plan zaś na przyszłość opiera się na dokładnem rozróżnieniu i ilościowem i jakościowem, jakie jeszcze podstawowe inwestycje nowobudowanego portowego miasta Gdyni muszą być wniesione sumptem ogółu obywateli Rzeczypospolitej, czyli przez Skarb Państwa, a jakie własnym wysiłkiem obywateli najmłodszego, najruchliwszego miasta morskiego Polski.

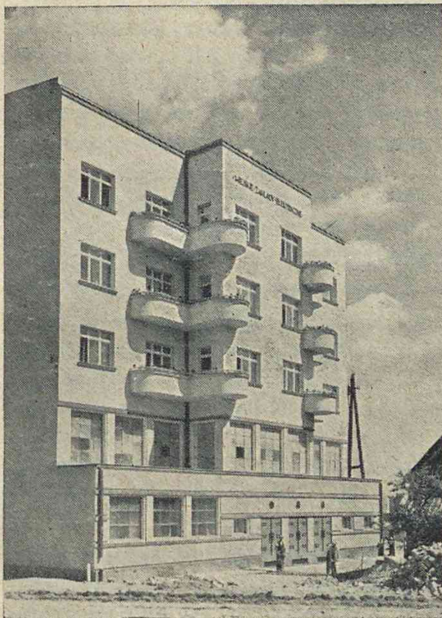
St. Malessa,
mag. nauk. ekon. polit.

MIEJSKIE ZAKŁADY ELEKTRYCZNE W GDYNI

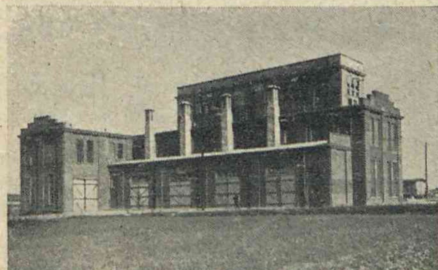
Obecny stan elektryfikacji Gdyni przedstawia się w sposób następujący: obszar samego portu handlowego stanowi całość elektrycznie wyodrębnioną — prawo dostarczania prądu na tym terenie przysługuje Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek". Port wojenny posiada własną sieć i elektrownię, dostosowaną do współpracy z Gródkiem i mogącą na najbliższy okres czasu służyć jako rezerwa dla miasta. Również niezależną jednostką jest kolej — pobierająca energję elektryczną wprost z elektrowni okręgowej w Rutkach pow. Kartuskiego. Całe miasto i okolica, poczynając od granicy gdańskiej do Rewy oraz wybrzeża wgłąb lądu mniejwięcej do linji Chwarzno — Cisowa — Zagórze — Biała Rzeka, stanowi obszar uprawnienia elektryfikacyjnego Miejskich Zakładów Elektrycznych w Gdyni.

Miejskie Zakłady Elektryczne w Gdyni są instytucją komunalną, administrowaną jako przedsiębiorstwo miejskie, posiadające własną dyrekcję i jako organ nadzorczy Zarząd, mianowany przez władze miejskie.

Celem zaopatrzenia wymienionego terenu M. Z. E. zakupują hurtowo energję elektryczną z Pom. Elektrowni Krajowej „Gródek" oraz z elektrowni Rutki. Energja ta (ze względu na duże odległości od wytwórni) prowadzona jest pod wysokiem napięciem, a więc z Gródka pod napięciem 60.000 Volt aż do podstacji gródeckiej na przedmieściu Chylonji, skąd po przetransformowaniu na 15000 Volt rozprowadzona jest dalej — między innemi do głównej rozdzielni Miejskich Zakładów Elektrycznych. Pozatem istnieje linja 15.000 Volt z Rutek do tejże rozdzielni M. Z. E.



GMACH MIEJSKICH ZAKŁADÓW ELEKTRYCZNYCH: ROZDZIELNIA WYSOKIEGO NAPIĘCIA WRAZ Z CZĘŚCIĄ BIUROWĄ I MIESZKALNĄ



PODSTACJA 60.000 WZGL. 100.000 WOLT. POMORSKIEJ ELEKTROWNI KRAJOWEJ „GRODEK" W GDYNI

Ponieważ energja elektryczna w tej formie nie nadaje się do detalicznej konsumcji — rozmieszczone są na zelektryfikowanym terenie stacje transformatorowe, które przetwarzają prąd na niskonapięciowy, używany do oświetlenia, napędu silników, ogrzewania i t. p. zastosowań domowych lub przemysłowych.

Dla potrzeb śródmieścia i południowych przedmieści zbudowana została główna rozdzielnia miejska. Z dwuch oddzielnych układów szyn zbiorczych — zasilanych z różnych elektrowni — prąd kierowany jest do kabli zasilających stacje transformatorowe.

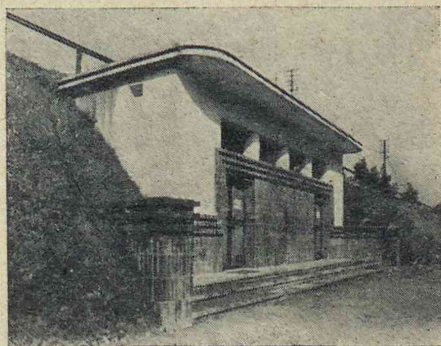
Dysponowanie energją z dwuch źródeł prądu zabezpiecza od możliwości dłuższych przerw ruchu w razie defektu jednej z elektrowni lub łączącej z nią linji. Naprzykład w razie zaniku napięcia na szynach zbiorczych Rutek następuje automatyczne przełączenie na dopływ z Gródka.

Jak wspomnieliśmy — poza elektrownią rezerwową portu wojennego — Gdynia nie posiada własnej elektrowni. Fakt ten wynika z ułożonego na dalszą metę planu elektryfikacyjnego, łączącego się z szerszemi planami elektryfikacji Pomorza. W obecnem stadjum rozbudowy zapotrzebowanie Gdyni na energję elektryczną da się najkorzystniej pokryć z odległych, lecz pracujących siłą wodną elektrowni w Gródku, Żurze i Rutkach.

W miarę rozwoju Gdyni Spółka Akcyjna P. E. K. „Gródek" ma do roku 1934 pobudować na miejscu elektrownię parową w większym stylu, do współpracy z jej zakładami wodnemi, by sprostać rosnącym wymaganiom miasta i portu, szczególnie pod względem zapewnienia ciągłości w dostawie prądu.

Rozbudowa miejskiej sieci rozdzielczej idzie w parze z rozwojem miasta, przyczem w śródmieściu dawniejsza prowizoryczna sieć napowietrzna zastępowana jest stopniowo przez sieć podziemną (kablową).

W najbliższych okolicach Gdyni zelektryfikowane zostały przez M. Z. E. następujące miejscowości: Kolibki, — Orłowo, Kack Mały, Redłowo, Chylonja, Cisowa, Pogórze, Obłuże, Oksywie, Rumja, Pierwoszyno, Kosakowo i Stefanowo. Dalsze prace są w toku, tak, że do roku 1933 zelektryfikowane będą stopniowo wszystkie gminy terenu uprawnienia elektryfikacyjnego M. Z. E. w Gdyni.



STACJA TRANSFORMATORÓW WYSOKIEGO NAPIĘCIA MIEJSKICH ZAKŁADÓW ELEKTRYCZNYCH W GDYNI.

PLAN REGULACJI GDYNI [1)]

W pierwszych dniach października r. b. odbyła się w Gdyni II-ga konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich, poświęcona udzieleniu odpowiedzi na konkretnie postawione jej z inicjatywy Komisarza Rządowego Gdyni, dyrektora Zabierzowskiego, pytania.

Dotyczyły one planu regulacyjnego Gdyni, który po długich pracach miał uledz zatwierdzeniu.

Konferencja w Gdyni była więc właściwie prowadzoną przez całą Polskę urbanistyczną dyskusją nad projektem planu zabudowania miasta, które siłami całej Polski zostało powołane do życia. Dyskusja była niezmiernie ciekawa i pouczająca — choć, niestety, niezbyt dla dotychczas dokonanych prac pochlebna.

Ostrze rzeczowej krytyki w najmniejszym jednak stopniu skierowane było przeciw autorom planu, których praca, przedstawiona w historycznym referacie arch. Kuncewicza, niewątpliwie odpowiadała postawionemu zadaniu.

Niestety, zadanie nietylko zostało postawione fałszywie, ale tych, którzy je mieli rozwiązać, pozbawiało głównych elementów, niezbędnych dla realizacji rozwiązania.

A zadanie było wyjątkowo piękne, nęcące i w dzisiejszych czasach tak rzadkie.

Polska mogła była zbudować wzorowe miasto.

Gdynia, mała osada rybacka, mieszcząca kilkuset mieszkańców, otoczona lesistemi pagórkami, stanowiącemi własność Rządu, w której prywatne grunty kupowano za grosze, — była terenem wszystkich możliwości. Nie było starego miasta, przeszkadzającego planowaniu, nie było zbyt ciasno obudowanych arterji komunikacyjnych, nie było fabryk, lub kopalń, których interesy należało uwzględniać. Jeden tor kolejowy, dający się bez trudu przenieść, żadnej dla planowania nie stanowił przeszkody.

Należało się liczyć tylko z warunkami materjalnemi, które przedstawiała dolina Starej - Wisły, wzgórze Kamiennej Góry z jednej, Oksywji i Chylonji z drugiej strony i w danych przez naturę ramach *zadość uczynić potrzebom portu i miasta.*

I stała się rzecz nieprawdopodobna: Zaczęto budować port, w przekonaniu, że przy budowie portu miasto niejako samo będzie rosło.

„Gdy wywłaszczano tereny pod budowę portu, zapomniano wprost, że wokół portu powstanie miasto, które musi posiadać ulice, gmachy użyteczności publicznej, skwery, zieleńce i t. d.

Zarząd miasta nie był i teraz nie jest w stanie otworzyć nowych, tanich terenów pod budownictwo mieszkaniowe przez budowę ulic, co w konsekwencji spowodowało, że w centrum miasta renta gruntowa wzrosła do niebywałej skali. Efekt — powolna zabudowa centrum miasta, oraz *chaotyczne, lecz żywiołowe zabudowanie* się osiedli bądź na granicach administracyjnych miasta, bądź też poza jego granicami. Brak zapasu gruntów budowlanych spowodował zupełną bezsilność zarządu miasta, jeśli chodzi o przeciwdziałanie spekulacji gruntowej".

Straconą została jedyna w Polsce sposobność budowania miasta na terenie, któryby stanowił w całości własność tego miasta i nieliczenia się z t. zw. faktami dokonanemi, które są w 90% przyczyną wadliwego zabudowania naszych miast.

A gdy nie zrobiono tego zasadniczego posunięcia, — zaniechano także wszystkiego, co mogłoby złe dokonane naprawić. Pozostawiono zarząd miasta, tworzonego wysiłkiem i kosztem całej Polski, w ręku niewielkiej grupy zainteresowanej w zwyżce cen gruntu miejscowej ludności. — Nie dano zresztą temu nowopowstającemu miastu żadnych uprawnień, ułatwiających nabycie niezbędnych dla rozwoju gruntów, pozwolono na zabudowywanie Gdyni przez majstrów bez fachowego wyższego wykształcenia. — Jednem słowem, — zostawiono nieomal wszystko dotyczące miasta — biegowi rzeczy. Nie zrozumiano, że miasto portowe jest *„członem końcowym, gdzie zbiega się szereg współczynników gospodarczego koordynowania całej pracy portu a także organizacji handlu zagranicznego i przemysłu związanego z nim, jaki wytworzy się w bezpośrednim zasięgu portu".*

„Wszystkie funkcje terenowe miasta powinny się wiązać w jedną gospodarczą całość z portem".

To podstawowe założenie zostało pominięte i nawet w obecnej chwili istnieją w Gdyni dwie niezależnie od siebie dysponujące i niezawsze w porozumieniu działające władze [2)].

Czyż można mieć za złe urbanistom, którym w tych warunkach planować kazano, że stworzyli plan niedostosowany do potrzeb rozwojowych portu i związanego z nim przemysłu, że plan ten liczył się niedostatecznie z potrzebami mieszkaniowemi i właściwym sposobem zamieszkania licznych rzesz robotniczych, które praca w porcie i fabrykach musi przyciągnąć, a natomiast liczył się bardzo z wyspekulowaną ceną gruntu w wąskiej, trójkątnej dolinie Gdyni i zabudowywał ją wysoko i ciasno?

Czy i w jaki sposób można jeszcze miasto Gdynię uratować? Czy i jakie wskazania dała Konferencja Urbanistów?

Przedewszystkiem trzeba, do czego zresztą biuro planu Gdyni już przystąpiło, — rozważyć ramy zagadnienia. Nie można mówić o Gdyni w trójkącie, ale o wielkiej Gdyni. Jasnem się stało obecnie, że część Gdyni mieszcząca się między portem, linją kolejową i morzem i ulicą 10-go Lutego pomieści w przyszłości tylko City i dzielnica ta będzie dzielnicą handlu, biur towarzystw okrętowych i transportowych — dalsza dzielnica, obejmująca pola do Św. Jana, mieścić będzie budynki municypalne, biura administracji, które już dziś się tam rozlokowują. Kamienna Góra, działki leśne będą dzielnicami mieszkalnemi.

Na tem skupienie centralne Gdyni winno się zamknąć, reszta miasta przeniesie się niejako do kolonji, leżących dalej.

A zatem osadnictwo o charakterze drobnomieszczańskim (ogrodnicy, część rzemieślników) do Witomina.

Mieszkania urzędnicze tworzyć będą kolonje w Redłowie, Kacku i Orłowie, ludność zaś przemysłowa, związana z koleją, portem i przemysłem, który koło portu powstaje (jako to rzeźnie, chłodnie, mecha-

---

[1)] Niniejsze uwagi na marginesie konferencji urbanistycznej w Gdyni opierają się, cytując nieraz dosłownie, na referatach pp. arch. arch. Jankowskiego, Kuncewicza, Millera, inż. Piaskiewicza, mag. ek. Malessy i mag. praw. Groniewskiego.

[2)] Na terenie miasta istniało do niedawna 8 ujęć wody i 8 sieci wodnych rozprowadzających, nie licząc własnego wodociągu Marynarki Wojennej !

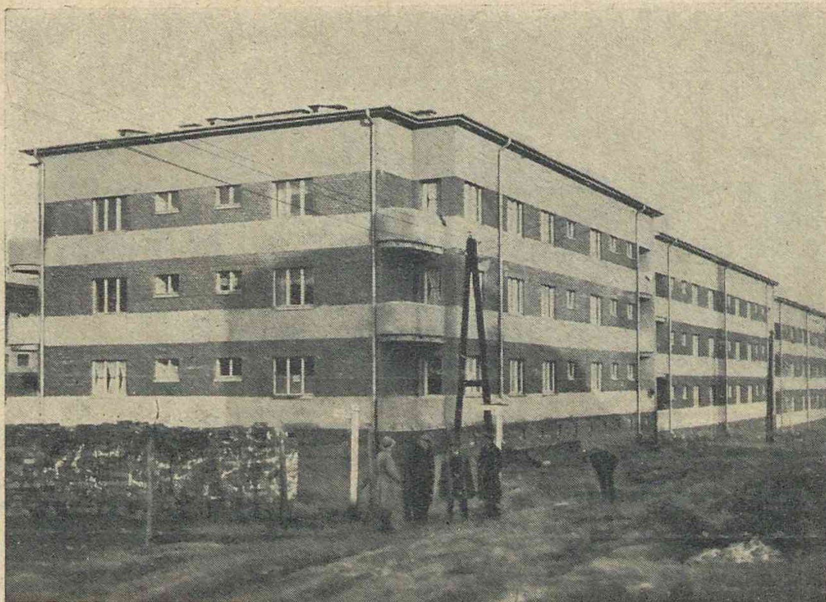
niczny przemysł) rozlokuje się na przestrzeni od Grabowa ku Chylonji, jak również po wsiach na północ od Oksywji.

Ale z samej Gdyni należałoby usunąć zaporę, którą stanowi przechodzący przez miasto tor kolejowy, bądź przez podniesienie go, bądź przez przesunięcie. Podobnie i drogę tranzytową (szosę Gdańską) należałoby usprawnić i odciążyć.

Stosowany wszędzie sposób zabudowania obrzeżny należałoby rozluźnić i ograniczyć do mniejszej przestrzeni, więcej przestrzeni pozostawiając zabudowaniu luźnemu.

A najważniejsze, należałoby całkowicie skoordynować działalność portu i miasta, które stanowią jedną całość gospodarczą i z jednych źródeł (państwowych) są finansowane. A jeśli się nie chce, by wszystkie zamierzenia, wszystkie plany regulacyjne pozostały pięknemi obrazkami, dowodami „dobrych chęci" i wspomnieniem talentu ich autora, trzeba Gdynię wyposażyć w takie możliwości prawne, któreby realizacji planów nie czyniły marzeniem ściętej głowy.

Teodor Toeplitz



KOLONJA NA GRABÓWKU

Rozwój Gdyńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej

Imponujący rozwój Portu w Gdyni pociąga za sobą konieczność równoległego stworzenia miasta dla ludzi, zatrudnionych w porcie, w urzędach, handlu i przemyśle. Stąd powstaje kwestja mieszkaniowa w Gdyni, która — niestety! — jest jedyną może plamą na jasnem tle potężnego przedsięwzięcia nadmorskiego.

Od początku nie pomyślano o wypracowaniu planu racjonalnej zabudowy miasta Gdyni i ten błąd do dziś dnia jest poważną przeszkodą w pośpiesznym rozwoju urbanistycznym nowego miasta. Budowano więc, jak kto chciał. Na tle pięknych perspektyw szerokich alei widnieją wielkie nowoczesne gmachy, ale ten obraz zasłania tu i owdzie jakaś rudera lub zgoła nikomu niepotrzebna stara budowla. W centrum miasta widzimy wielkie przestrzenie niezabudowane, które, stanowiąc własność prywatną, oczekują na zwyżkę i tak już nad miarę wyrosłych cen gruntu, a równocześnie życie nadaje rozpęd budowlany podmiejskim zakątkom, gdzie tworzą się osiedla mieszkaniowe.

Znalazły się tam przedewszystkiem spółdzielnie mieszkaniowe w liczbie czterech. Wśród nich na czoło wybija się Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa, instytucja pokrewna dobrze znanej Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, która stworzyła na Żoliborzu oazę wzorowych i tanich mieszkań dla inteligencji i robotników, świecąc przykładem całemu społecznemu budownictwu w Polsce.

Po tej linji postanowiła kroczyć również Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa, założona 1 kwietnia 1928 r., przez nieliczne grono robotników budowlanych. Założyciele tej placówki nawiązali kontakt z Warszawską Spółdzielnią, korzystając z doświadczenia dzielnej poprzedniczki stołecznej.

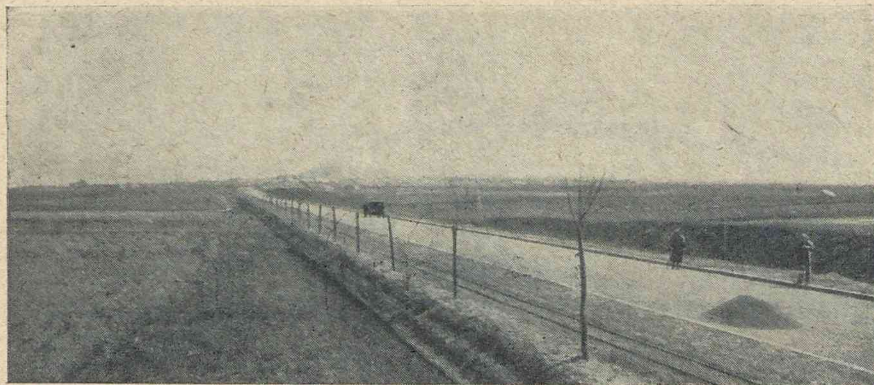
Na uzyskanym placu na Grabówku przestrzeni 30.210 m. kw. i wartości 330.000 zł. Spółdzielnia zdołała w nader trudnych warunkach kredytowych wybudować dwa wielkie gmachy-bloki. Blok A. posiada 51 mieszkań i jest zamieszkały przez 189 osób, blok B. zaś jest na ukończeniu i zamieszkuje w nim narazie 28 rodzin. Z chwilą uzyskania kredytów Spółdzielnia ma zamiar przystąpić do budowy trzeciego bloku C., obliczonego na 127 mieszkań jednopokojowych z kuchnią. Dwa pierwsze bloki posiadają mieszkania jedno, dwu i trzypokojowe z kuchniami.

Z istniejącego stanu rzeczy w Gdyni okazuje się, że inicjatywa prywatna w budownictwie mieszkaniowem rozwinęła wielki rozmach w dobrej konjunkturze kredytowej (90% domów w Gdyni zbudowano przy pomocy kredytowej B.G.K.) i wyzyskała najdogodniejsze place w śródmieściu, pobierając dzisiaj wielkie czynsze (200—250 zł. za 2—3 pokojowe mieszkania miesięcznie); znajduje się ona obecnie w sytuacji uprzywilejowanej, to budownictwo społeczne przypadło na okres pogarszającej się konjunktury kredytowej i wobec wysokiego oprocentowania kredytu — znalazło się w sytuacji niekorzystnej w stosunku do budownictwa prywatnego. Mimo to wysiłki spółdzielni gdyńskich zasługują na poparcie państwa i prywatnych instytucyj kredytowych, albowiem, jako pozbawione charakteru spekulatywnego, powołane są one w ciężkiej dobie kryzysu ekonomicznego do podtrzymania zamierającego ruchu budowlanego w kraju, a w szczególności w Gdyni, gdzie kwestja intensywnej budowy dobrych i tanich mieszkań dla sfer pracowniczych jest warunkiem dalszego rozwoju ekonomicznego Portu.

H. N.



LICZNIE NAPŁYWAJĄCA LUDNOŚĆ ROBOTNICZA GNIEŹDZI SIĘ W PROWIZORYCZNYCH BARAKACH I RUDERACH. ALE OBOK WYRASTAJĄ JUŻ NOWOCZESNE KAMIENICE



NOWA SZOSA NADBRZEŻNA Z GDYNI DO KARWI—ŚWIETNA DROGA DLA SAMOCHODÓW

DROGI I PLACÓWKI TURYSTYCZNE POWIATU MORSKIEGO

Żyjemy pod sugestją ogólnego kryzysu ekonomicznego. Horyzont wydaje się nam zamglony, chmury zasłaniają pole naszego widzenia. Skłonni do pesymizmu, często pomijamy objawy dodatnie, jakich, mimo wszystko, jest dużo w dziedzinie pracy państwowej, samorządowej i obywatelskiej na terenie całego kraju.

Jednym z odcinków, na którym mimo trudnych warunków praca ta trwa niezmordowanie i daje z każdym rokiem większe rezultaty — jest nasze wybrzeże morskie, administrowane od roku przez Starostę Powiatu Morskiego i Przewodniczącego Wydziału Powiatowego w Wejherowie, p. Wł. Henszla.

Pomijamy tu zupełnie wspaniały rozwój Gdyni, która stanowi odrębną jednostkę administracyjną i do powiatu Morskiego nie wchodzi. Poza nią jednak jest wiele pięknych wyników pracy na wybrzeżu.

Do najważniejszych należy zaliczyć wykończenie i oddanie do użytku publicznego *Drogi Nadmorskiej*, łączącej Wielką Wieś, Hallerowo, Chłapowo, Rozewie, Jastrzębią Górę i Karwię.

Znaczenie tej Drogi — komunikacyjne, gospodarcze i propagandowe — jest ogromne. Obejmując w r. 1920 wybrzeże morskie, otrzymaliśmy tereny, które w okresie zaborów leżały odłogiem. Otrzymaliśmy pusty brzeg, zupełnie odcięty od reszty kraju. Tętniące dziś życiem, szczególnie w okresie letnim, wioski na półwyspie Helu nie posiadały ani jednej arterji komunikacyjnej. Zaborcy świadomie zaniedbywali rozwój tej części wybrzeża. Spojrzawszy na mapę komunikacyjną z przed roku 1920, uderza nas fakt, że wszelkie arterje komunikacyjne, prowadzące z głębi kraju, jak koleje i szosy — ucinały się o kilka kilometrów od brzegu. Kolej dochodziła tylko do Pucka. Dopiero Państwo Polskie, chcąc dać Wybrzeżu możność odegrania w życiu gospodarczem kraju należnej mu roli, przystępuje do rozwiązania kwestji komunikacyjnej Wybrzeża. W r. 1920 wybudowano kolej Puck — Hel, a w następnych latach buduje się szosy Mieroszyno — Tupadły — Jastrzębia Góra, Swarzewo — W. Wieś — — Hallerowo, Sławoszyno — Karwia i Rewa — Pierwoszyno. W ten sposób osiedla nadbrzeżne otrzymały połączenie bądź kolejowe, bądź szosowe z resztą kraju.

Ukoronowaniem tych prac była budowa *Bulwaru Nadmorskiego* od Wielkiej Wsi — do Jastrzębiej Góry, a dalej pięknej szosy do Karwi, ogólnej długości 15 klm., szerokości 17 m. (8 m. jezdni, z obustronnemi chodnikami po 4,5 m.). Kierownictwo budowy spoczywało w rękach inż. H. Kiepala, obecnego kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego w Wejherowie. Całkowity koszt budowy, wynoszący przeszło 4 miljony złotych, pokrył Skarb Państwa. Należy podkreślić z uznaniem, że cała ta kwota została wydana w kraju (wszystkie materjały i urządzenia techniczne były pochodzenia krajowego), przyczem prawie miljon złotych, a więc 25% wypłat przypadło miejscowej ludności powiatu morskiego. Wykończenie prac, uroczyste otwarcie i oddanie nowej drogi do użytku publicznego nastąpiło w dniu 2 sierpnia 1931 r. w obecności ministra, gen. Norwid-Neugebauera.

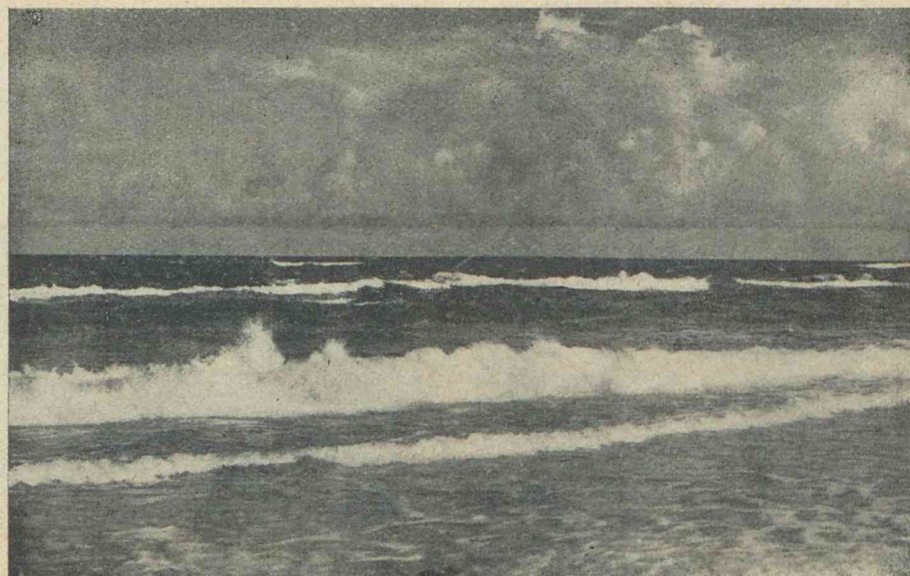
Natychmiast wygodna, asfaltowana droga zaroiła się od mnóstwa samochodów, autobusów, rowerów i konnych pojazdów, a szerokie wysadzone drzewkami chodniki zapełniły się turystami, którzy z podziwem oglądali to arcydzieło polskich inżynierów i robotników. Dzięki też temu Bulwarowi, ta trudno dostępna przedtem część wybrzeża stała się obecnie jednym z najruchliwszych i najpiękniejszych szlaków turystycznych nadmorskich. Na samym wstępie, w Hallerowie, T-wo Przyjaciół tego letniska zakłada obecnie Park im. Derdowskiego, znanego poety kaszubskiego. Nieco dalej po prawej stronie rozbudowuje się piękne osiedle „Rodziny Oficerskiej", z lewej zaś — rozciągają się tereny obozów Przysposobienia Wojskowego DOK VIII, przyciągające wzrok malowniczym kontrastem białych namiotów płóciennych na tle nieskończonej zieleni.

Dalej — za Chłapowem, Przylądek Rozewie, najbardziej na północ wysunięty ląd Rzeczypospolitej. Tu na wyniosłym i niedostępnym cyplu stoi najsilniejsza na Bałtyku latarnia morska. Opodal — siedziba najlepszego naszego marynisty — artysty-malarza, pustelnika p. Nałęcza. Powszechną uwagę turystów zwraca piękny i głęboki wąwóz *Lisi Jar*, posiadający dla nas także znaczenie historyczne, tu bowiem w r. 1594 wylądował po powrocie ze Szwecji król Zygmunt III. Celem upamiętnienia tego faktu wybudowano tu i odsłonięto w dniu 2 sierpnia 1931 r. piękny pomnik, w postaci obelisku. Po drugiej stronie Lisiego Jaru położona jest piękna willa „Rossetówka", przodująca na Wybrzeżu kulturą i estetyką całego otoczenia. Ukazując oczom turysty co chwila widok na Wielkie Morze, którego poszum towarzyszy nieodstępnie przez całą drogę, — Bulwar prowadzi nas dalej obok Ostrowa i Tupadeł, gdzie znów widzimy pod lasem Mieruszyńskim obozy letnie P. W. D. O. K. VII. (Poznań) do królowej naszych uzdrowisk, Jastrzębiej Góry. Dotąd Bulwar jest skanalizowany i wyłożony krawężnikami betonowemi. Dalej już prowadzi piękna szosa I klasy aż do Karwi, gdzie następuje połączenie z siecią dróg powiatu morskiego.

Piękna ta droga nadmorska stanie się niewątpliwie ważnym czynnikiem dalszego rozwoju gospodarczego i turystycznego naszego wybrzeża i żywem świadectwem troskliwości i opieki, jaką Rząd Polski otacza nasze Wybrzeże.

Zainteresowanie się społeczeństwa polskiego morzem i letniskami nadmorskiemi w konsekwencji swojej spowodowało wzmagający się z każdym rokiem ruch budowlany i parcelacyjny na Polskiem Wybrzeżu.

Parcelacja ta nosi charakter wyłącznie budowlany. Tam, gdzie do niedawna dojrzewało żyto, widzimy wytrasowane uli-



BAŁTYCKA FALA

ce i jak grzyby po deszczu z dnia na dzień wyrastają wille i domki. Tak powoli powstają osiedla — zaczątki przyszłych letnisk i uzdrowisk na brzegu morskim. W przeciągu kilku niemal miesięcy rusza ruch budowlany w Małym Kacku, Juracie i Hallerowie, ostatnio zaś nowe tereny przeznaczone zostały dla utworzenia nowych osiedli w Rumji, Pierwoszynie, Osłoninie i t. p.

Systematyczny rozwój letnisk nadmorskich stopniowo podnosi stan ekonomiczny powiatu. Wzmaga się zapotrzebowanie na płody rolnicze i warzywne, ożywia się przemysł hotelarski, a co zatem idzie i ogólny dobrobyt ludności podniesie się zwłaszcza, że część znaczna osiedli nadmorskich ma charakter handlowo-rybacki.

Podkreślając najważniejsze wyniki kultury materjalnej, zwracamy jeszcze uwagę, że teren powiatu Morskiego, otoczonego z trzech stron żywiołem obcym, oderwany od ożywczych centrów i środowisk życia polskiego, narażony jest na większe niebezpieczeństwo ze strony niemieckiej i dlatego też wymaga wyjątkowego traktowania i opieki w dziedzinie pracy kulturalnej i społecznej.

Idąc po tej linji, władze samorządowe i organizacje społeczne powiatu Morskiego popierają organizacje przysposobienia wojskowego na Wybrzeżu. Wystarczy podkreślić, że w roku 1931 zorganizowano 24 oddziały Związku Strzeleckiego na terenie powiatu Morskiego, nie licząc innych pokrewnych placówek B. W. i W. F. Dla ugruntowania dalszych prac w tej dziedzinie w Wejherowie otwarto nową Świetlicę Strzelecką i utworzono orkiestrę dętą.

Na szczególne zaś podkreślenie zasługuje wybudowanie Wzorowego Ośrodka P. W. i W. F. przy wydatnej pomocy finansowej sejmiku i magistratów miast Wejherowa i Pucka. Teren dla ośrodka o powierzchni 35.000 m² położony jest wśród pięknego lasu miejskiego na t. zw. „Wzgórzu Wolności" w odległości zaledwie 10 m. drogi od centrum miasta Wejherowa.

Rozwój akcji przysposobienia wojskowego idzie w parze z rozszerzającą się coraz bardziej pracą kulturalno-oświatową, kierowaną przez Powiatowy Referat Oświatowy, utworzony w r. 1929 przy Sejmiku Powiatowym. W pierwszych dwuch latach działalności referat doprowadził liczbę systematycznych Kursów Oświaty Pozaszkolnej I i II stopnia do 36 przy 1000 stałych słuchaczy, zorganizował akcję odczytową i teatralną, założył szereg nowych bibljotek, świetlic etc.

Rok następny zapowiada ulepszenia portów rybackich na Helu, Jastarni i Wielkiej Wsi, pracę nad stworzeniem uzdrowisk i elektryfikację Wybrzeża, nader ważną dla przedłużenia sezonu letniskowego, organizację sportów morskich i teatru objazdowego, budowę szosy wzdłuż półwyspu Hel. — Oto plan prac bieżących. Pierwszym etapem tych robót jest zapoczątkowana już olbrzymia praca nad przebudową i wyasfaltowaniem dróg państwowych od granicy W. m. Gdańska do granicy niemieckiej i w kierunku nowej drogi Namorskiej. Prace te dają zatrudnienie licznym rzeszom bezrobotnych.

Nad prawidłowym rozwojem turystyki nadmorskiej i propagandą letnisk i uzdrowisk Wybrzeża czuwa założony w marcu r. b. Nadmorski Związek Propagandy Turystycznej w Wejherowie, który jaknajchętniej udziela zainteresowanym szczegółowych informacyj.

Wejherowo.



LAS REDŁOWSKI

SZKOLENIE OFICERÓW MARYNARKI

Równocześnie niemal z pamiętnym aktem zaślubin Polski z morzem, w dniu 10 lutego 1920 r. zaczęło się kształtować szkolnictwo morskie, którego zadaniem jest wychowywanie zawodowych marynarzy, zarówno dla marynarki wojennej, jak i dla handlowej.

Państwowa Szkoła Morska, przygotowywująca oficerów pokładowych, oraz oficerów mechaników, została założona zrazu w Tczewie, gdzie mieściła się przez lat dziesięć, początkowo jako uczelnia wojskowa; w dwa lata potem została przekazana ministerstwu przemysłu i handlu.

W ubiegłym roku szkołę przeniesiono do Gdyni i umieszczono w czterech wspaniałych gmachach, położonych przy szosie, prowadzącej do Oksywia. W jednym gmachu mieści się właściwa szkoła, w drugim warsztaty, w trzecim internat, czwarty wreszcie przeznaczono na mieszkania dla profesorów.

Roczna frekwencja wynosi 60 uczniów. Dyrekcja szkoły bardzo słusznie ograniczyła zapisy kandydatów, nie chcąc przyczyniać się do nadprodukcji, przewyższającej zapotrzebowanie rzeczywiste. Podczas studjów odpada mniej więcej około 10% po odbyciu t. zw. żeglugi próbnej, będącej niejako ostatecznym egzaminem, czy uczeń kwalifikuje się na marynarza.

Nauka w szkole podzielona jest na dwa zasadnicze okresy: teoretyczny, po skończeniu którego uczeń otrzymuje „dyplom naukowy", oraz praktyczny, trwający od 18 do 20 miesięcy, który odbywa się już na statkach szkolnych.

Po ukończeniu kursu, uczniowie odbywają bezpośrednio służbę wojskową w marynarce wojennej, trwającą 15 miesięcy, poczem po złożeniu przepisowych egzaminów otrzymują stopień porucznika żeglugi małej, lub oficera mechanika III klasy. Wyższe stopnie dyplomów uzyskują w czasie służby automatycznie, aż do stopnia kapitana żeglugi wielkiej, dającego prawo zaciągania się na wszystkie statki i pełnienia służby na wszystkich morzach.

Nauka w szkole jest bezpłatna, uczniowie opłacają tylko 100 zł. miesięcznie za utrzymanie w internacie, na statku i podczas praktyki letniej.

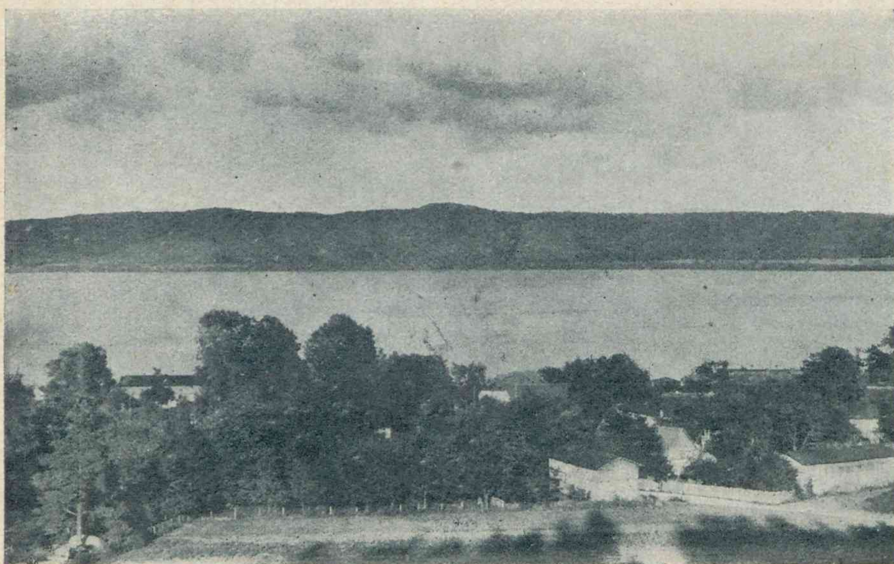
Kompleks statków, przeznaczonych do żeglug próbnych i ćwiczeń, powiększył się ostatnio o piękny trójżaglowiec „Dar Pomorza", ufundowany ze składek publicznych, głównie jednak dzięki ofiarności i zrozumieniu potrzeb szkolnictwa morskiego ludności pomorskiej.

Dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej jest obecnie p. Mohuczy.

j. s. w.



GMACH SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI



JEZIORO ŻARNOWSKIE

POLSKA FLOTA HANDLOWA

Bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości do stworzenia marynarki handlowej polskiej przystąpiła inicjatywa prywatna w postaci kilku przedsiębiorstw żeglugowych. Przyczynił się do tego zarówno rozwój ruchu emigracyjnego i pociągające perspektywy znacznego eksportu morskiego, jak i świetna konjunktura z czasów wojny na światowym rynku frachtowym. Wszystko to złożyło się na fakt, że kapitały prywatne w pierwszym okresie naszej niepodległości dość chętnie ruszyły do pracy na morzu.

Pierwszemi polskiemi przedsiębiorstwami żeglugowemi były: „Sarmacja", „Orzeł Biały", „Gryf", oraz wielkie przedsiębiorstwo, oparte o kapitały naszej emigracji w Stanach Zjednoczonych „T-wo Polsko-Amerykańskie Żeglugi Morskiej". Brak jednak należytego doświadczenia i konsekwentnego programu naszej polityki morskiej oraz niepomyślna w następnych latach konjunktura na rynku frachtów morskich spowodowały stopniową likwidację tych przedsiębiorstw.

Pomimo to, wzmagające się tempo naszego życia gospodarczego oraz zasadnicze wymogi niezależności gospodarczej nakazywały najrychlejsze przystąpienie do planowej budowy własnej floty handlowej, — jako trwałego i na daleką metę obliczonego przedsiębiorstwa. Wobec niedostatecznych rezultatów, osiągniętych w tej dziedzinie przez inicjatywę prywatną, Ministerstwo Przemysłu i Handlu przyszło do wniosku, że pierwszy krok w zakresie stworzenia naszej floty handlowej winien uczynić Rząd. Zdając sobie jednocześnie znakomicie sprawę, że podjęcie się tej akcji na koszt państwa jest tylko nieuniknioną koniecznością, Rząd zgóry zdecydował się udzielać równolegle do swych poczynań poparcia moralnego i — w miarę możności — materjalnego każdej poważnej, opartej na zdrowych zasadach, inicjatywie prywatnej.

Realizując swój plan, Rząd jesienią 1926 roku powołał do życia państwowe przedsiębiorstwo p. t. „Żegluga Polska", które mimo światowego kryzysu gospodarczego i morskiego istnieje dotychczas. Obecnie „Żegluga Polska" posiada 10 nowych parowców towarowych o łącznej nośności około 31 tys. ton i 5 parowców pasażerskich, z których „Gdynia" i „Gdańsk" używane są w sezonie letnim do dalszych wycieczek na Bałtyku. „Żegluga" zakupiła w ostatnim czasie dwa nowe statki towarowe dla obsługi portów skandynawskich; statki te uruchomione zostaną na wiosnę roku przyszłego.

Równocześnie z poczynaniami Rządu w kierunku utworzenia floty handlowej podjęto z inicjatywy prywatnej, w okresie strajku węglowego w kopalniach angielskich, myśl uruchomienia linji żeglugowej bezpośrednio między Tczewem a portami morza Bałtyckiego. W tym celu grupa kopalń polskich utworzyła w czerwcu 1926 roku przedsiębiorstwo „Żegluga Wisła — Bałtyk" i przystąpiła do rozbudowy własnego prywatnego portu rzecznego w Tczewie oraz zakupiła flotę, składającą się z 6 holowników i 14 lichtug o łącznej pojemności do 10.500 ton. Przedsiębiorstwo początkowo rozwijało się pomyślnie, jednak z powodu późniejszego spadku stawek frachtowych musiało ulec likwidacji w drugiej połowie r. 1928.

W roku 1927 powstało inne przedsiębiorstwo żeglugowe: „Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe", oparte o górnośląski koncern węglowy „Robur". Towarzystwo to rozwija się dotychczas dość dobrze. Dzierżawi ono nabrzeża w porcie gdyńskim, posiada własne dźwigi bramowe do przeładunku węgla i wywrotnię bramową. Flota towarzystwa składa się z 5 parowców towarowych o łącznej nośności około 13 tys. ton, oraz 2 holowników i 2 barek o ogólnej nośności do 1000 ton. Głównem zadaniem towarzystwa jest wywóz węgla do państw skandynawskich.

W styczniu 1929 roku z inicjatywy Rządu, w porozumieniu z angielskiem towarzystwem żeglugowem Ellerman Wilsons Line, zostało utworzone „Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe". Zacządek towarzystwa stanowiły 4 parowce pasażersko-towarowe, wydzielone przez Ellerman Wilsons Line ze swej floty. W towarzystwie tem bierze udział Rząd Polski w wysokości 75%, reprezentowany przez P. P. „Żegluga Polska", a pozostałe — 25% — należą do Ellerman Wilsons Line. Towarzystwo na początku swego istnienia uruchomiło regularną linję bezpośrednią pasażersko-towarową z Gdyni do portów angielskich Londyn i Hull. Linja ta przyczyniła się w poważnej mierze do zdobycia rynku angielskiego dla eksportu naszych produktów rolnych (bekony, masło, jaja, drób, dykty, drewno obrobione). W drodze zaś powrotnej statki T-wa przywożą maszyny, tkaniny, przędzę, wełnę, tytoń i t. d.

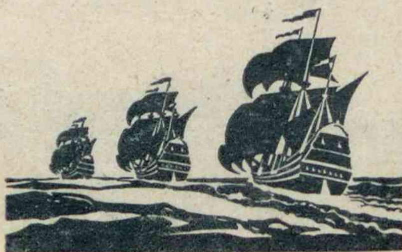
Dalszym krokiem do rozwoju ojczystej floty handlowej musiało być stworzenie linji pasażersko-towarowej do portów Ameryki Północnej, celem uniknięcia kosztownego pośrednictwa obcych linji okrętowych w przewozie naszych emigrantów. Zadanie to rozwiązane zostało w ten sposób, że „Żegluga Polska" i duńskie przedsiębiorstwo okrętowe „The East Asiatic Co" stworzyły polską spółkę akcyjną, w której udział polski stanowi 51%, a udział duński — 49%. Nowe towarzystwo nabyło od „The East As. Co" trzy statki („Kościuszko", „Polonia" i „Pułaski"), wraz z wszelkiemi urządzeniami biurowemi linji i agendami. Towarzystwo utrzymuje pod nazwą „Polsko-Trans-Atlantyckie T-wo Okrętowe Gdynia — Ameryka" regularną komunikację pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a Halifaxem i New-Yorkiem, przewożąc emigrantów i towary z Polski oraz reemigrantów i pasażerów do Polski.

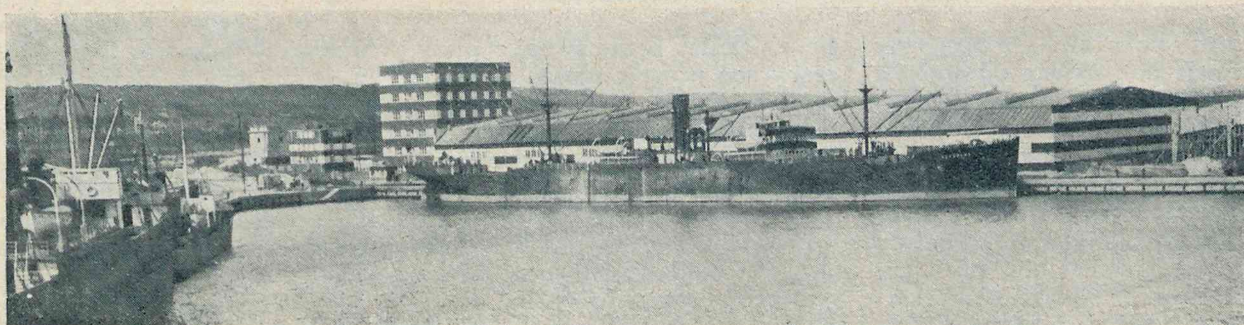
Wreszcie Rząd, dążąc do osiągnięcia jaknajbardziej rozgałęzionej sieci linji morskich z portów polskich do portów całego świata, a nie mając narazie ze względów finansowych możności nieograniczonej rozbudowy tonażu własnej floty, zawarł z niektóremi zagranicznemi linjami okrętowemi umowy, na mocy których statki tych linji zawijają w regularnych odstępach czasu do Gdyni, skąd zabierają pasażerów i towary do różnych portów kuli ziemskiej. I tak American Scantic Line przewozi regularnie co dwa tygodnie towary do New-Yorku na zasadzie bezpośrednich listów przewozowych, T-wo Chargeurs Reunis prowadzi regularne rejsy na trasie Gdynia — Francja — Brazylja — Argentyna i t. d.

Rozwój marynarki handlowej stanowi jedną z głównych trosk Rządu. Idzie on konsekwentnie w kierunku dalszej rozbudowy własnego portu i tworzenia własnych linji okrętowych, łączących zapomocą stałej i regularnej żeglugi Polskę z zagranicą. Do tworzenia tych linji jest również zachęcana inicjatywa prywatna, a w szczególności sfery handlowe i przemysłowe, — przez udzielanie im wszelkiego rodzaju ulg i udogodnień.

Dotychczasowe rezultaty w tej dziedzinie nie są oczywiście dostateczne, jesteśmy bowiem dopiero u progu wielkiego wysiłku, na który zdobyć się winno dzisiejsze pokolenie w celu wypełnienia minimalnego przynajmniej programu stworzenia floty handlowej — stosownie do potrzeb 30-miljonowego państwa. W każdym bądź razie rezultaty dotychczas osiągnięte są znaczne, jeśli się uwzględni, że dopiero od jesieni r. 1926 możemy się wykazać na tem polu zdobyciem trwałych wyników, poprzedni bowiem okres był właściwie okresem prób i doświadczeń.

Piotr Salmonowicz





NOWOCZEŚNIE URZĄDZONA ŁUSZCZARNIA RYŻU W GDYNI

Rybołówstwo morskie

Na całem wybrzeżu morskiem Polski — od zatoki Gdańskiej i od Wielkiego Morza — rozsiadły się wioski rybackie, zaludnione głównie przez Kaszubów, częściowo przez Niemców, a na samym cyplu Helu — przez zniemczonych Holendrów. Takich osiedli można naliczyć ze 25, ale większe skupienia rybaków istnieją tylko w Helu, w Jastarni i w Gdyni, t. j. tam, gdzie zbudowano porty rybackie. Ogółem liczba rybaków morskich wynosi w Polsce 1300—1400 osób, co wraz z rodzinami utworzy grupę około 5 tys. ludzi.

Nie jest to liczny zastęp, ale niezwykle ważny dla państwa. Z pośród rybaków bowiem rekrutują się najlepsi marynarze; rybołówstwo zaś należy do najcenniejszych przemysłów spożywczych.

W Polsce nie jest ono jeszcze zorganizowane na zasadach przedsiębiorstw nowoczesnych; znajduje się na poziomie drobnego rzemiosła. Ale rzemiosło to, dzięki opiece państwa, rozwija się, ilość rybaków zawodowych wzrasta, ulepszają się ich narzędzia pracy: łodzie i sieci, ustalają warunki prawne, kredytowe i socjalne. Nie można tylko stwierdzić, czy rośnie też wartość połowów, gdyż jest to rzeczą przypadkową, zależną od pogody, od natrafienia na ławice rybne, od możności szybkiego zbycia towaru i jego ceny. Przeciętna wartość połowu rocznego przekracza w ostatnich latach 3 miljony złotych, co na jednego rybaka daje skromną kwotę 2.000—2.400 zł. rocznego dochodu, dla rybaków przybrzeżnych spada do 1000—1500 zł., a wyjątkowo nieporadnym czy pechowym przynosi wszystkiego 400—500 zł. Zato posiadacze kutrów motorowych, mogących przedsiębrać parodniowe wyprawy na pełne morze, podnoszą swój zarobek roczny do 7—8 tys. zł. Był zaś wypadek, że pewien rybak w ciągu jednej nocy złowił węgorzy za 1000 zł. Z tego widzimy, jak wielką rolę odgrywa w rybołówstwie szczęśliwy lub zły los.

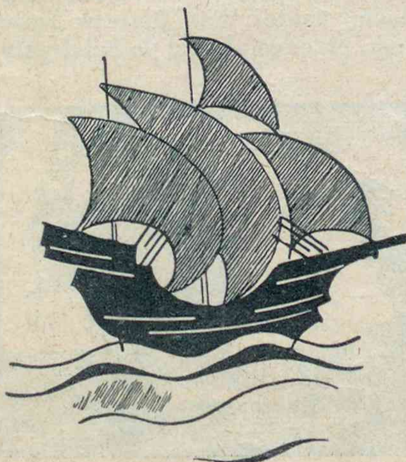
Nie znaczy to jednak, aby nie miały tu oddziaływać warunki, których stworzenie leży wyłącznie w mocy ludzkiej. Najważniejszą rzeczą jest posiadanie statków, odpowiednich do dalekomorskich połowów, gdyż zdobycz przedstawia się tam ilościowo i jakościowo bez porównania lepiej, niż u wybrzeży. W roku 1921 mieli nasi rybacy 62 kutry motorowe; w r. 1930 liczba ich podniosła się do 116, a siła napędowa wzrosła jeszcze znaczniej.

Nieodzownym warunkiem motoryzacji statków rybackich jest posiadanie dobrych schronów. Dotychczas mamy trzy, z Puckiem — cztery odpowiednie przystanie rybackie. Pozbawione jest ich wybrzeże Wielkiego Morza od nasady półwyspu Helskiego do granicy niemieckiej. To też zamierzona budowa portu na pełnem morzu w pobliżu Wielkiej Wsi — Hallerowa ma doniosłe znaczenie dla rybaków z pobliskich osiedli, znajdujących się dziś z najgorszem położeniu i cierpiących nędzę taką samą, jak przed wojną. Ratują ich jedynie przyjazdy letników.

Niedość jest jednak osiągnąć obfity połów, trzeba go jeszcze dobrze spieniężyć. Musi to nastąpić natychmiast po powrocie, gdyż ryba szybko się psuje. Dotychczas głównymi odbiorcami ryb morskich są: Gdańsk, wędzarnie wiejskie i spożycie miejscowe.

Gdańsk, jako wielkie miasto, konsumujące dużo ryb, pochłania połowę całego naszego połowu, przez co uzależnia od siebie polskich rybaków i dyktuje im ceny, jakie chce. Wędzarnie, rozrzucone po całem wybrzeżu, najgęściej w Helu, Jastarni, Kuźnicach i Pucku, są prymitywnie urządzone i pozbawione kapitału oraz fachowego kierownictwa. Z 36 wędzarń tylko 16 funkcjonuje — i to nie przez cały rok; absorbują one najwyżej 25% połowu. Pozostałość spożywają na miejscu mieszkańcy wybrzeża, zasilani w sezonie wakacyjnym letnikami.

Nie mamy nad polskiem morzem ani jednej fabryki konserw rybnych, nie mamy też „smażarni", tak znaczną rolę odgrywających w przemyśle rybnym zagranicą. To też znów wyręcza nas w tem Gdańsk, posiadający kilka wielkich wytwórni konserw, w tem dwie oparte o kapitał polski — a wszystkie o eksport do Polski. Jeśli bowiem w naszej kuchni rzadko zjawiają się ryby świeże — przeważnie tylko w domach zamożnych i w poście — to jednak szproty, makrele, śledziki w marynacie z puszek są w codziennym użyciu, a śledzie solone i płastugi (flondry) należą do pożywienia szerokich mas. Sprowadzamy tamte z Łotwy, z Francji, z Holandji, te z Danji, Norwegji i Niemiec, a wszystkie wymienione gatunki moglibyśmy mieć z własnego wybrzeża, gdyby zorganizowano tam racjonalny handel i przetwórstwo.



Mamy bowiem własnego połowu i śledzie i flondry i szproty w wielkich ilościach, mamy łososie, węgorze, wątłusze, mamy także — choć niewiele — siei, makreli, węgorzycy, ale do wnętrza kraju ten plon polskiego morza i polskiego rybaka nie dociera.

Może z chwilą uruchomienia chłodni rybnej w Gdyni zmienią się te nienormalne stosunki. Wzniesiono ją na molo rybackiem, zaopatrzono w najnowsze urządzenia, czekać tylko wypada, aż stanie się zbiornicą ryb z całego wybrzeża polskiego i regulatorem cen. Będzie to ostatni etap reform w naszem rybołówstwie morskiem, a zarazem wstęp do przekształcenia go w wielką gałęź przemysłu krajowego.

Poprzednie etapy na tej drodze stanowiły: 1) powołanie do życia Morskiego Urzędu Rybackiego, który roztoczył nadzór i opiekę nad rybakami, zmniejszył między nimi zatargi o tereny i o niszczenie sieci, zapewnił ochronę ryb, rozpoczął produkcję narybku w wylęgarni siei w Pucku, zapoczątkował nowe osadnictwo rybackie na Helu przez budowę 60 domków wzorowych, zorganizował pomoc kredytową, nakłonił przykładem i premjami do podjęcia dalekomorskich połowów, 2) założenie Morskiego Instytutu Rybackiego, który przeprowadza badania nowych terenów rybackich i nowych sposobów łowienia ryb, szkoli rybaków i nakłania ich do organizowania się na polu ubezpieczeniowem, zawodowem, samopomocy i t. p., popiera przemysły pomocnicze i propaguje w kraju spożywanie ryb.

Po zorganizowaniu policji i administracji rybołówstwa, oraz społeczno-naukowej pomocy dla niego, przychodzi trzecia faza — handlowo-ekonomicznej akcji, umożliwiająca rozpowszechnienie produktu morza polskiego — ryb świeżych, wędzonych i przetworzonych w całej Rzeczypospolitej.

Wtenczas bowiem dopiero, gdy jadać zaczniemy — nietylko w restauracjach I-go rzędu i na bankietach, lecz po izbach robotniczych i chałupach wiejskich, gdy codziennie spożywać będziemy dary głębin morskich, zrośniemy się z Bałtykiem jako z przyrodzoną, nienaruszalną świętą własnością Polski.

B. Ż.

Morze w literaturze polskiej

Naród rolniczy, rozkochany w uprawie pól, żyjący od wieków wśród olbrzymich lasów, dla żywiołu morza nie szukał w duszy swojej strun specjalnych: łaszty pszenicy szły do wiernych gdańszczan, spławiane Wisełką złotodajną, bezpieczną, bo od źródeł do ujść płynącą wśród pól, łąk i borów ojczystych. Zdarzały się szalone pałki, szukające przygód, którym i stepy ukrainne nie wystarczały. Ogół trwał jednak w świętem przymierzu z ziemią.

To przymierze nie głuszyło głosów nostalgji za własnem pobrzeżem, gdy rozbiorcy brutalnie odrzucili nas od własnych wód morskich, a Wisłę pocięli na trzy kawały. Wyraz temu dał Mickiewicz i jego wieszcze oko widziało proroczą wizję w Gdańsku, powracającym na macierzyste łono. Żywioł ogromu wód czarował go również. Pisał przecież:

„Grzmiącemi piersiami białe roztrąca się morze i z pienistej gardzieli piasku strumienie wylewa"...

Nostalgją do morza, do naszego Bałtyku przesycone były pieśni artystów słowa Polski skutej. Śpiewał mu hołdy Roman Zmorski, Wincenty Pol, Wacław Wolski. Wielki fundator powieści polskiej, Józef Ignacy Kraszewski, nad Bałtykiem rozmarzył się i mową wiązaną wołał do naszych dziadów i ojców:

„O morze! sine morze! Kto nad Cię piękniejszy?!"

Gdy przyszliśmy nad skrawek dawnego polskiego pobrzeża z sankcją Traktatu Wersalskiego — trzeba tu było odbudować absolutnie wszystko: Niemcy przez stulecie obwarowali się, umocnili, spychając stare kaszubskie plemię do roli sług i pachołów.

Szeroki ogół polski należało też porwać na skrzydła „Wiatru od morza" i przypomnieć krwawe dzieje tego pobrzeża, przyczółka polskiej wolności. Uczynił to największy z żyjących wtedy karmazynów polszczyzny, twórca „Dumy o hetmanie", Stefan Żeromski. Pouczył on Polskę Wolną, ile tu krwi upuścili Piastowscy woje, Jagiellońscy rycerze. Odgrzebał z pod gruzów niewoli słowa prastare, dokumenty naszego włodarstwa nad tą ziemią odwiecznie słowiańską. Przypomniał mowę rybaków, marynarzy, ludzi morza. I w imieniu naszej rasy złożył przysięgę:

„Przychodzimy na to jałowe wybrzeże z cudownego losów użyczenia, na skutek przedziwnej zapłaty, ażeby zeń uczynić naszej wolności skarb bez ceny.

Nie przynosimy tu zbrodni, nie przynosimy przemocy, nie przynosimy krzywdy.

Przynosimy dobro i pracę".

Polskie pobrzeże morskie, jako czynnik polityczny, gospodarczy, społeczny, znalazło swój wyraz w licznych publikacjach, rozprawach, referatach. Znaczenie i wagę tego cypla ziemi dziś zna każde dziecko polskie. Morze, jako żywioł wodny, jako piękno, jako wzruszenie artysty — jest też dziś bezspornym klejnotem wielu utworów poetyckich i beletrystycznych.

Stefan Żeromski wrócił przedewszystkiem na ojczyzny łono i J. Conrada-Korzeniowskiego, piewcę mórz i oceanów. W pismach jego anglicy czcili żeglarskie piękno. Syn powstańca 63 roku, wychowaniec Krakowa, w służbie Francji i Wielkiej Brytanji zdobywał kruszec swoich natchnień. Nie sądzone mu było w mowie ojców utrwalić potwornych burz, sztormów, huraganów, przewalających się przez morza, oceany. W słowie angielskiem rzeźbił marynarskie przeżycia, budząc podziw wśród nowej, przybranej ojczyzny. Musieliśmy schylić głowę przed bogactwami jego duszy. Wskazywały one na żywotność naszej rasy, na rodzimość i morza, jako żywiołu polskiego serca.

Piękno morza rozśpiewało się bujnie w młodej naszej liryce a i w prozie Rychliński, Saliński, Brzękowski, Dębicki, Jim Pocker opromienili niejedną swoją kartę doznaniami żeglarskiemi. Teraz każdy młody poeta z obowiązku poniekąd zachwyca się morzem i zachwyty te wiąże w strofy rymowane. Wydarzenia historyczne, związane z walkami morskiemi naszej floty przeciw Szwedom, przedostały się do beletrystyki F. A. Ossendowskiego. Dzieciom i młodzieży o morzu opowiadali p. Zuzanna Rabska, Edward Słoński, Władysław Umiński i wielu, wielu innych pisarzy. O przygodach sportowo-żeglarskich, o yachtingu pisze gen. Marjusz Zaruski, gorliwy krzewiciel tego pięknego i zdrowego treningu. W jego ślady poszedł p. Jan J. Fischer, publikując wspomnienia pt. „Pod żaglami".



W młodej beletrystyce naszej zwraca na siebie uwagę M. Saliński, niewątpliwie dosadnemi, żywiołowemi opisami przeżyć morskich. Jako były oficer marynarki rosyjskiej na Dalekim Wschodzie skosztował on burz północnego Pacyfiku, zmierzył się z piratami chińskimi. Jego opowiadania tchną realizmem i prawdą. Posiadamy również kilka ciekawych opisów rejssów szkolnych „Lwowa". B. Pawłowicz prym dzierży w tych rodzajowych, marynarskich opowiastkach. Wzruszającą książkę o marynarzach napisał p. Tad. Dębicki, kilkakrotnie biorąc morze za temat beletrystyczny.

Uroczy, feljetonowy flirt z Bałtykiem prowadzi od wielu lat Kornel Makuszyński. Bawią go bałwany morskie i nadmorskie. Słonowodna roztocz rozchybotanego żywiołu nastraja go też żywiołowo! Potrafi w tysiącach wierszy opisywać swoje marynarskie przygody na turystycznym statku, jadącym do Helsinek. Niżej podpisany, jako beletrysta, czarom morza ulegał wielokrotnie, co opisał możliwie najdokładniej w kilku nowelach.

Beletrystyka nasza nie pominęła i braci Kaszubów, wiernych stróży polskiego pomorza. Ich obyczaje, zwyczaje, przygody, przeżycia źródłowo przestudjował Jerzy Bandrowski. W powieści pt. „Zolojka" zgromadził wszystkie zdobyte wiadomości i podzielił się niemi z szerokim ogółem naszego czytelnictwa. Pisarz ten dał również dwa tomy wzruszających opowiastek o morzu: „Na polskiej fali" i „Sosenkę z wydm". Ludźmi pobrzeża zainteresował się p. Stefan Balicki. Jego powieść pt. „Dziewiąta fala" jest lekturą ciekawą, choć znawcy uważali, iż zbyt wiele w utworze tym jest fantazji a za mało realizmu kaszubskiego. W powieści o pisarstwie doby ubiegłej zaznaczył A. Gruszecki pobrzeże nasze. „Tam, gdzie Wisła się kończy" — oto tytuł jego utworu.

Pisząc o dorobku artystycznym, zamkniętym w słowie polskiem ku czci morza, nie można pominąć cy-

klu wierszy Jana Lemańskiego. Nie odnoszą się one wprawdzie od Bałtyku, lecz sławią wieczyste piękno żywiołu wodnego! Znakomity bajkopisarz w wierszach tych utrwalił nostalgję ludzką za zmienną, ruchliwą, morską wód dalą, działającą na duszę, jak przypływ i odpływ: raz fala ciągnie człowieka na ląd, to znów pcha go w odmęty oceanów.

Morze polskie, zbawienne dla naszego handlu, rolnictwa, przemysłu, i dla literatury nie jest bez kardynalnego znaczenia. Otwiera pisarzom naszym dalekie perspektywy lądów egzotycznych, wrażeń niezwykłych. Słowo polskie musi stać przytem na czujnej straży „Wiatru od morza", bo jest to jego dziejowe posłannictwo!

Przyszliśmy tu przecież starym, Krzywoustego szlakiem „aby ostatni szczątek słowiańszczyzny, polskości od zagłady uchronić, a narodowi naszemu zapewnić wieczystą wolność przez utrzymanie tego przyczółka mórz i oceanów.

Eustachy Czekalski

„P I M"

„PIM", — czy to jakiś bożek nadmorski, trzymający straż nad czasem, wichrami i słońcem?... Czy to jakiś potężny a tajemniczy przyjaciel dalekich okrętów i statków, uprzedzający ich o burzach, pocieszający zapowiedzią pogody?...

Nie! to tylko PAŃSTWOWY INSTYTUT METEOROLOGICZNY, którego skrót tchnie czarem mitologji.

Mieści się na wybrzeżu, nawprost „Basenu Prezydenta", a jak wieża Eifel góruje nad Paryżem, tak on góruje nad Gdynią. Woła na cztery świata strony mądrością swoich sygnałów, mierzy czas, siłę wichrów i energję słońca, — to też słusznie szepcą fale, wpatrując się w jego sylwetkę: *„Gdynia — to on!"*...

„GDYNIA — *to on!*" powtarzają stare wilki morskie, wydając ze swych kapitańskich mostków rozkazy przed nadejściem zapowiedzianego przez „PIM" sztormu.

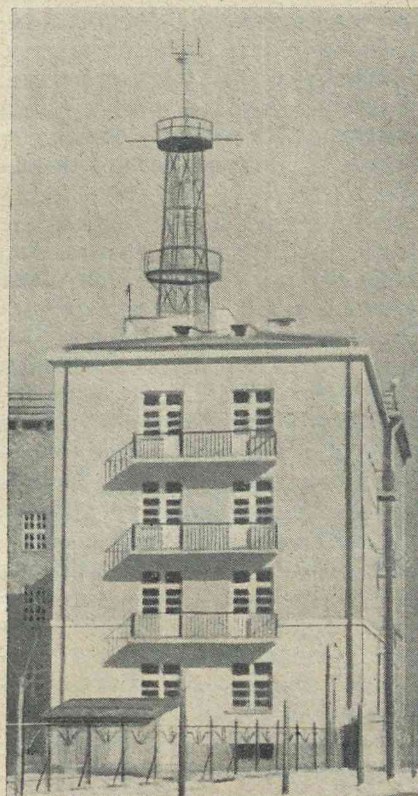
„GDYNIA — to on!" szumią trzy żywioły: niebo, ziemia i morze.

. . . .

Lecz nie słyszy tego, lub udaje, że nie słyszy, kierownik „PIMU", kapitan wielkiej żeglugi, Dłuski; zasłuchany w szmer swoich zegarów i chronometrów, żyje tem życiem głębokiem, wewnętrznem, w którem skrzydła czasu — to taśma telegraficzna chronografu, a skrzydła burzy — to pióro samopiszące „wiatromierza".

W całym gmachu panuje cisza, — cisza zaklętego królestwa... Na wielkich korytarzach — nikogo! lecz tam, za drzwiami — magistrzy i doktorzy, w zadumie, milczeniu, niby kapłani starożytnej świątyni. I niby arcykapłan, — on, kapitan wielkiej żeglugi, — duch wielkich mórz, co zstąpił do nadbrzeżnej skały...

W podziemiach: narodziny czasu!... dwa zegary na olbrzymim kamieniu, idącym głęboko w ziemię (by wstrząsy gmachu nie wpływały na maszynerję); drzwi hermetycznie zamknięte. Rodzą się trzy czasy: *gwiazdowy, średnio-słoneczny* (według sztucznego, „naukowego" słońca) i *ziemski.* Czas gwiazdowy dłuższy od czasu



„PIM" (PAŃSTWOWY INSTYTUT METEOROLOGICZNY) W GDYNI

ziemskiego o: 3 minuty, 59 sekund i 555 tysięcznych sekundy.

Ale jest dzień, kiedy te dwa czasy uzgadniają się. Zdarza się to 21 marca, na początku wiosny. Dwa skrzydlate duchy schodzą się wtedy z sobą, w „tik-tak" zegarów padają sobie w ramiona... Co dzieje się wówczas w Państwowym Instytucie Meteorologicznym?

— Nic! — mówią uczeni.

— Nic! — objaśnia kapitan Dłuski, — wszystko odbywa się, jak zwykle: te zegary połączone są, jak pan widzi, z zegarami górnego piętra, a górne piętro z wieżą. Co godzina sygnał ziemskiego czasu ukazuje się na wieży. A więc, 21 marca, sygnał na wieży oznacza dwa czasy: gwiazdowy i ziemski.

Myślę: zapalają się światełka, gasną... tak, jak teraz, — lecz cichy pocałunek zaświatów zostawił na „PIMIE" ślad czwartego wymiaru...

Ten ślad, stanowczo, istnieje! Taśma telegraficzna chronografu odbija sekundy. Metry, kilometry sekund! To życie ludzkie... Zwoje tych taśm — to dzieje tysięcy ludzi...

— *1 sekunda spóźnienia — to 2 mile morskie różnicy w określeniu miejsca, gdzie znajduje się okręt.* Dlatego zegary są stale sprawdzane. Ruch i przestrzeń nie są wyrozumiałe dla czasu.

Przechodzi parę kroków dalej i uśmiecha się:

— Tak samo, jak władze okrętowe nie są wyrozumiałe dla tych marynarzy, którzy zbyt „blizko" zaglądają do dużego kompasu. A zgadując, iż nie wiem, o co chodzi, tłómaczy:

— Duży kompas, jak pan tu widzi, spoczywa w naczyniu, zawierającem 2 litry trzydziestoprocent. spirytusu, czyli wódkę; jest to niezbędne dla nieomylności kompasu. Owe dwa litry są dla marynarzy niebylejaką przynętą. Nie mówię, u nas, ale gdzieindziej: naprz. w „suchej" Ameryce; tam, bardzo często, nieomylność żeglarzy traci na zbliżeniu się do busoli.

Weszliśmy do *„pokoju wiatrów"*. Tak nazywa się pokój ostatniego piętra, z którego prowadzi wyjście wprost na taras.

Starożytna legenda mówi, iż Eol zamknął wichry do skórzanej torby i darował je Ulyseuszowi, gdy ten wybierał się w daleką podróż; towarzysze Ulyseusza przez ciekawość otworzyli torbę i rozpętali burzę, która rozbiła okręt. Otóż, taką torbą z wichrami jest *wiatromierz Stephensona.* Z wieży idzie rura z otworem w kształcie fajki, do niego wpadają wichry; w cylindrze płyn do pisania i pływak, a od pływaka niteczka do pióra samopiszącego. Nacisk powietrza wprawia pióro w ruch. Sroży się burza na morzu, wdycha ją duch Stephensona, zaklęty w olbrzymią fajkę, a nieśmiertelna dłoń jego zapisuje, zapisuje... 8 młoteczków czeka na zew przestworzy; pokazują, skąd i dokąd płyną skargi czyśćcowych dusz, szlochy, nawoływania: północ, północo-wschód etc.

W kąciku, tuż przy oknie, wychodzącem na siną dal, krąży błyszcząca kuleczka, zatacza szerokie koła. Czy jest to duch, co, jak u Danta, „krąży zagnany kochaniem?"...

Być może, że to duch Richar'a, bo ten aparat — to jego *wiatrowskaz.*

Taśma obraca się spokojnie, spełnia swój obowiązek niewzruszona, jak Przeznaczenie.

A na tarasie, u stóp marzącej wieży, *pirheljometr* czeka na słońce, by mierzyć je w miliwoltach. Słońce — radość życia — przejrzy się w kryształowej kuleczce. A w radości tej będzie wielka Gdynia. A w wielkiej Gdyni — płuca całej Polski...

Zygmunt d'Erceville

KILKA SŁÓW O WODZIE

Starożytny mędrzec grecki, Tales, utrzymuje i naucza, że wszystko jest zrobione z wody: i glista, i człowiek, i drzewko, i skała, i Wenus Milońska, i artykuł dziennikarski, tygrys, złoto, pampasy, że wszystko to jest woda. Co do artykułów dziennikarskich, to już po Talesie, wielu zwykłych czytelników, nie mających wykształcenia filozoficznego, też zauważyło, że są zrobione z wody. „O, wodo, wodo!" powiada wymownie Żeromski w Popiołach. To prawda, do wody można wołać wodo! Ja osobiście nie przepadam za liryzmem, zawartym w jednym rzeczowniku, powtórzonym raz i drugi w przypadku wołacza z wykrzyknikiem, ale co racja, to racja. „O, wodo, wodo!", aczkolwiek nie ma dla mnie uroku stylistycznego nawet w stroficznem ustawieniu z analogicznem: „O, góry, góry!" i następnie z symetrycznem: „O, niebo, niebo!" (cytuję z pamięci), uważam, że „o, wodo, wodo!" ma duży sens naukowy w stosunku do mnóstwa otaczających nas rzeczy. Zresztą, muszę wyznać, że wodę specjalnie lubię. Oczywiście, nie w artykułach redakcyjnych. Jeżeli artykuł publicystyczny chlupie komunałami, pieni się od banalności, wówczas abonenci tego czasopisma uciekają, gdzie ich nogi poniosą, w obawie przed powodzią nudy, wołając lirycznie, jak Rafał w *Popiołach:* „O, wodo, wodo!" Ale woda Talesa, ta rzeczna, ta morska, ta jeszcze nie przerobiona w artykuł lub powieść, och, ta woda, woda, jest elementem, zaiste, przerozkosznym. Nie wiem, jak moi bliźni, ale ja przez wodę właśnie najwyraźniej odczuwam moją bezpośrednią łączność z wszechświatem, zachwycającą jedność wszystkości. Gdy nagi (pardon, w kostjumie kąpielowym), wypływam w morze; gdy objęty bezkresną wodą, niby ptak ogarnięty powietrzem, kołyszę się bezpiecznie na głębinie; gdy, niby ptak w przestworzu, niosę się swobodnym ruchem rąk, jakby zasięgiem skrzydeł; czuję, że jestem całym światem, że cały świat jest mną, że ten sam upajający puls przepływa moje żyły, i nieskończone łono morskie, i przepastny błękit, w którym wydaje mi się, iż się nurzam głową. O, wodo, wodo! dajesz mi nieomylną świadomość, że nie jestem oderwanym pyłkiem, zagubionym w majestatycznej powszechności, ale że tą powszechnością, wolną, przeogromną i radośnie sobie wystarczającą, ja sam właśnie jestem. Jeżeli nie wszystko bierze początek z wody, jak nauczał Tales, to przecież woda jest tym elementem, który mi daje doznanie mojej bezspornej jedności ze wszystkiem. Przewracając się samotnie na morskiej otchłani w słoneczny dzień letni, każdą molekułą mego ciała krzyczę, że jestem Wszechświatem, że słońce i niebo i powiewy wietrzne są mojemi organami, jak moje płuca, jak moje serce i jak moje oczy. Oddycham międzyplanetarnie, śmieję się piorunami, płaczę ulewą deszczową, tęsknię czerwonym księżycem, marzę migotliwością gwiazd...

Nie powiedział tego Tales, ale człowiek jest stworzeniem wodnem, tak się obraca w wodzie, jak ptacy w powietrzu. I powietrze opływa człowieka, jak woda opływa pływaka; dopóki przecież człowiek nie zdoła wzlecieć, jak ptak, nie odczuje w powietrzu braterstwa tego pięknego żywiołu. Bo samolot nie jest lotem; jest jazdą. Dopóki człowiek nie dokona wynalazku, przypominającego skrzydła, dopóki człowiek nie zacznie fruwać, jak mitologiczny Ikar, sam, nie na maszynie, dopóty zagadnienie lotnictwa nie może być uważane za rozwiązane. Dopiero gdy sprawa fruwania stanie się sprawą przypasania skrzydeł, czemś w rodzaju kwestji przypasania nart, czy łyżew, dopiero wówczas będziemy mogli powiedzieć, żeśmy podbili powietrze. Wówczas obcowanie nasze z powietrzem będzie równie pełne, jak obecnie z wodą. O, wodo, wodo! A może i wówczas to obcowanie będzie połowiczne? Trzebaby raczej nauczyć się jakimś przedziwnym ruchem ciała, bez pomocy jakichkolwiek fruwaków, przypiętych do ramion, wzlatać nad domy. Nieraz nam się śni, że latamy nad ziemią, nie mając skrzydeł. Latamy przez napięcie pewnych sił wewnętrznych. Skrzydła mamy niejako w naszej psychice. Umiejętność latania tkwi w pewnym stanie naszej woli, w pewnem nastawieniu się do lotu. Nie jesteśmy uzbrojeni w żadne fruwackie szczudła, w żadne przedłużenia rąk. Wznosimy się, nie przypinając sobie żadnych pletw pod pachami. I na tem polega rozkosz latania, że unosi nas jedynie jakiś nieznaczny ruch naszego ciała w połączeniu z odpowiedniem usposobieniem psychicznem.

Pewnego razu w Jałcie wypłynąłem daleko w morze. Coraz bardziej oddalałem się od brzegu, zachwycony przedziwną pogodą, oczarowany tą radosną samotnością, jaką daje kołysanie się na olbrzymiem łożu wodnem, pod złocistym baldachimem nieba. Płynąłem już z pół godziny, gdy spotkałem... kobietę. Wracała z dalszej wyprawy. Nie mogłem się powstrzymać, żeby jej nie powiedzieć z admiracją:

— Brawo, madame!

Odpowiedziała mi po rosyjsku:

— Och, to nietrudno. Płynę na korkach.

Doznałem nietylko rozczarowania, ale i pewnego niesmaku. Wydało mi się, że ta młoda kobieta dopuściła się czegoś w rodzaju profanacji samotnego obcowania z wodą i niebem. Mocniej się odepchnąłem o mięsiste fale, do połowy zanurzywszy w nie głowę, aby coprędzej znowu być tylko z morzem i tylko z błękitem, aby się poczuć morzem i aby się roztapiać w nieogarnionym błękicie.

Wacław Grubiński

Teatry Miejskie w Warszawie będą uruchomione

Zatarg między Administracją poręczającą tych teatrów a Zw. Art. Scen Pol. został wreszcie zlikwidowany. Zrzeszenie Artystów b. Teatrów Miejskich zrezygnowało ze swych zamierzeń i rozwiązało się. Znaczna część członków dawnego zespołu wyraziła pełne zaufanie do administracji poręczającej. Wobec tego wszelkie trudności do zawarcia konwencji zostały usunięte.

Nowa dyrekcja b. teatrów miejskich składać się będzie z pp.: Stefana Krzywoszewskiego, jako dyrektora naczelnego, Ludwika Solskiego, jako dyrektora teatrów Narodowego i Nowego, i Emila Chaberskiego, jako dyrektora Teatru Letniego. Kierownikiem działu gospodarczo-finansowego będzie p. Antoni Strzelecki, dotychczasowy intendent Teatrów Miejskich.

Uruchomienie teatrów spodziewane jest w połowie listopada. Próby rozpoczynają się w najbliższych dniach. Zabiegi celem skompletowania zespołu i pozyskania najcelniejszych sił — na ukończeniu.



NA DWORCU W BUKARESZCIE. PAN MARSZAŁEK PIŁSUDSKI W OTOCZENIU PP. GEN. AMZA, RUMUŃSKIEGO MIN. SPRAW WOJSKOWYCH, GHIKA, RUMUŃSKIEGO MIN. SPR. ZAGR., PANGALA PODSEKRETARZA STANU W R. MIN., VASILINA SZEFA PROTOKUŁU W M. S. Z., KOBYLAŃSKIEGO RADCY POSELSTWA R. P., PŁK. TRANDAFIRESCU, PRZYDZIELONEGO DO OSOBY P. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO, ORAZ SZEMBEKA POSŁA R. P., PŁK. MICHAŁOWSKIEGO, ATTACHÉ WOJSKOWEGO

TYDZIEŃ ŚWIATA

(V.) Dnia 7 października nastąpiło rozwiązanie parlamentu angielskiego, a 27 tegoż miesiąca odbyły się już wybory. Okres wyborczy trwał zaledwie trzy tygodnie, gdy u nas ciągnie się on 3 miesiące. Jakąż ekonomję czasu, pieniędzy, wysiłków ludzkich i niebezpiecznych dla państwa perypetji, związanych zawsze z wyborami, osiąga Anglja w porównaniu z nami! A zawdzięcza to głównie prostemu urządzeniu technicznemu: utrzymywaniu *à jour* spisów wyborców, gdy u nas dopiero po zarządzeniu wyborów każdorazowo nagwałt układa się je — wielkim kosztem i z wielką niedokładnością.

Istnieją w Polsce tak uciążliwe i drobiazgowe formalności meldunkowe, jak nigdzie; przy każdej przeprowadzce trzeba wypełniać dwa kwestjonarjusze, zawierające niewiadomo ile do niczego niepotrzebnych rubryk; przy kilkudniowym bodaj wyjeździe mężczyzn, podlegających obowiązkowi wojskowemu, należy powiadamiać o tem właściwy urząd. Prowadzi się rejestrację ludności dla potrzeb policyjno-meldunkowych, wojskowo-mobilizacyjnych, podatkowych, adresowych i t. p. — każdą osobno, bez uwzględnienia ewentualności wyborczych, zamiast założyć jedną dobrą kartotekę, mogącą w każdej chwili służyć wszystkim wymienionym celom. Wtedy nie trzebaby było rozciągać agitacji wyborczej na cały kwartał i utrzymywać przez ten czas państwo w stanie niepewności i wrzenia.

. . . .

Szybkość angielskiej procedury wyborczej pozwala w każdej chwili rozwiązać parlament, nieodpowiadający potrzebom państwa, i odwołać się do woli ludu. Na tem polega prawdziwa demokracja i to zapobiega wyradzaniu się parlamentaryzmu w „sejmowładztwo". Dość powiedzieć, że w ciągu 21 lat panowania króla Jerzego V Izba Gmin 35 razy była odnawiana; obecna kadencja jest trzydziestą szóstą. Częste wybory zapobiegają tu częstym kryzysom gabinetowym. Nie rząd ustępuje przed opornym parlamentem, lecz parlament musi się wykazać, że jego sprzeciw przeciwko projektom rządowym zgodny jest ze zdaniem większości narodu. Dzięki temu uzyskuje się silne rządy, mające oparcie nie w policji, lecz w opinji publicznej.

. . . .

Świeżo przeprowadzone wybory w Anglji należały do najbardziej zażartych i najpoważniej traktowanych. Widać to choćby z faktu, że przy nich rozbiły się głosy nie według

podziału partyjnego, lecz niezależnie od niego. Wespół z konserwatystami głosowała część liberałów i część socjalistów na kandydatów bloku rządowego; opozycja składała się także z kilku grup o zabarwieniu liberalnem lub socjalistycznem. Ciekawe, że mimo tego rozproszkowania stanęło do wyborów mniej kandydatów, niż kiedykolwiek, mianowicie 1185, gdy w roku 1929 było ich 1730. Wynikło to ze specjalnych właściwości wyborczego prawa angielskiego, kontentującego się względną większością; wskutek czego walka normalna toczyć się może tylko między dwoma kandydatami. Trzecia i następne kandydatury, odciągając głosy, wzmagają szanse silniejszego przeciwnika. Przy błahej rozgrywce — można sobie na to pozwolić; ale w tak poważnej sytuacji, jak dzisiejsza, zwyciężyło poczucie odpowiedzialności i konieczności kompromisu.

. . . .

Napięcie akcji wyborczej wyraziło się w innem jeszcze zjawisku: do walki wystąpiły już nie pojedyńcze osobistości, ale całe rodziny. Chorego Lloyd George'a wyręcza w agitacji żona. — „Od czterdziestu lat — oświadcza ona na wiecach — stoję przy boku męża w domu i polityce". Panna Megan Lloyd George, kandydująca osobiście w innym okręgu, ma więcej od matki temperamentu, ale mniej doświadczenia. Na mityngu w Llangefni, skacząc do oczu liberałowi prorządowemu, krzyczała: „Paneś zdradził, ja zaś zostałam wierną swemu leaderowi", — na co otrzymała odpowiedź, że wynikło to raczej z uczuć rodzinnych, niż z rozsądku politycznego. Sala ryknęła śmiechem. Wreszcie w trzecim okręgu zabiegał o mandat syn Lloyd George'a, doniedawna podsekretarz stanu w rządzie Mac Donalda.

Premjer, mając również liczne potomstwo, korzystał z pomocy swej najstarszej córki, urodziwej i energicznej miss Ishbel, działającej w jego okręgu Seaham. Natomiast syn — Malcolm Mac Donald walczył w okręgu Bassetlaw o mandat dla siebie samego.

Przewódca konserwatystów Baldwin nie miał konkurenta i został wybrany bez głosowania, co boleśnie dotknęło jego córkę, pannę Betty, obiecującą sobie dużo wrażeń wyborczych.

Wogóle kobiety angielskie, zwłaszcza młodsze, z namiętnością oddawały się akcji wyborczej. Przeszło dwadzieścia pań kandydowało z ramienia Partji Pracy, dwanaście było na listach liberalnych, trzynaście—na konserwatywnych, w tej liczbie Mary Pickford, z długim, haczykowatym nosem, zaciśniętemi ustami i w rogowych okularach. Nie wiemy, czy przeszła. Gdyby to była jej imienniczka z filmu, nie mielibyśmy wątpliwości co do zwycięstwa.

. . . .

(V.) Podróż p. Lavala do Ameryki uchodziła w opinji francuskiej niemal za początek nowej ery politycznej. Obiecywano sobie, że porozumienie dwóch potężnych demokracji, rozporządzających przewagą finansową, uratuje świat od upadku materjalnego i moralnego.

Nic się z tego nie ziściło. Pewnie, że w toku rozmów osobistych (przez tłumacza) dwaj mężowie stanu mogli sobie wiele rzeczy wyjaśnić, ale rezultat konkretny narad wyraził się jedynie w stwierdzeniu konieczności utrzymania planu Younga — z możliwością dalszego jego odroczenia — oraz utrzymania parytetu złota w obu krajach, obficie rozporządzających tym kruszcem. W sprawach rozbrojenia, bezpieczeństwa międzynarodowego, redukcji długów i reparacyj wojennych, kredytów, walki z kryzysem gospodarczym i finansowym na obu półkulach — nic nie postanowiono.

. . . .

Niespodzianką natomiast było poruszenie na gruncie amerykańskim sprawy „kurytarza polskiego". Nastąpiło to wprawdzie na marginesie wizyty p. Lavala, poza oficjalnemi konferencjami, ale podczas i z okazji jego pobytu w Waszyngtonie.

Wysunął tę sprawę nie byle kto, bo prezes komisji spraw zagranicznych Senatu, p. Borah, człowiek trzęsący od zakończenia wojny polityką zagraniczną wielkiej republiki amerykańskiej. Nie trzeba zapominać, że on to sprzeciwił się wstąpieniu St. Zjednoczonych do Ligi Narodów i Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze. Przez niego Senat amerykański nie ratyfikował Traktatu Wersalskiego, układanego z udziałem decydującym Wilsona. On był istotnym inicjatorem paktu Kelloga i projektu ograniczenia zbrojeń morskich. Nie komu innemu wreszcie, jak jemu zawdzięcza swój wybór prezydent Hoover.

Ten wielki wpływ polityczny William Edgar Borah osiągnął dzięki krasomówstwu. Dało mu ono najprzód sukcesy i majątek na polu adwokatury. W 1907 r. zaś został wybrany do Senatu i odtąd zasiada w nim bez przerwy.

Dzisiaj p. Borah liczy 66 lat, ale poważny wiek nie zrobił z wielkiego mówcy — wielkiego męża stanu. Powodzenie swe na terenie politycznym zawdzięcza wyłącznie znajomości psychiki amerykańskiej i umiejętności trafienia do niej demagogicznemi argumentami. Taktem nigdy się nie odznaczał. Dość przypomnieć, że niedawno wystąpił z pomysłem, aby Ameryka zażądała od aljantów odszkodowania za straty, wyrządzone handlowi amerykańskiemu przed przystąpieniem Stanów do Wojny. Czyli innemi słowy państwa Koalicji miałyby odszkodować tych przedsiębiorczych obywateli amerykańskich, którzy puścili się na niebezpieczny proceder szmuglowania amunicji i wszelkiej kontrabandy do Niemiec i w usiłowaniu przełamania blokady stracili swój towar i swoje okręty.

Nowy wybryk senatora Boraha nie przysporzy mu sławy w świecie: dostał po nosie od p. Lavala, wywołał odżegnanie się Białego Domu od jego pomysłów rewizjonistycznych, musiał się przyznać do ignorancji wobec p. Filipowicza.

Nie sądźmy jednak, że mu to zaszkodzi w Ameryce. Mają tam inny stosunek do spraw europejskich i inne kryterjum wobec ludzi bez wiedzy i bez taktu. Reklamiarstwo i pchanie się wszędzie p. Boraha zapewni mu nadal powodzenie.

. . . .

(k) Edison był znany ze swego roztargnienia.

Gdy zaproponował — przed laty — jednej ze swych współpracowniczek, by została jego żoną, ta odrzekła z uśmiechem.

— Panie Edison, jeżeli pan do jutra nie zapomni o swym zamiarze i powtórzy swoją propozycję, — dam panu odpowiedź.

Edison nie zawiódł tym razem. Nazajutrz przyszedł po odpowiedź, otrzymał zgodę. Gorzej jednak było w dniu ślubu.

Państwo młodzi, po obrzędzie ślubnym, mieli udać się w podróż. Już wkrótce mieli jechać na dworzec, gdy Edison przypomniał sobie ważną sprawę w swej fabryce. Prosił żonę, by pojechała naprzód i by czekała na niego na dworcu.

Czekała na niego... trzy dni. Edison, wszedłszy do swego laboratorjum, zapomniał o świecie. Że zaś pod najsurowszemi karami nie wolno mu było przeszkadzać w pracy (pożywienie wnosił w koszyczku

pies), oblubienica musiała być cierpliwą...

Jeden z aforyzmów Edisona:

— Genjusz składa się z $^{1}/_{100}$ natchnienia i $^{99}/_{100}$ — pracy.

Najulubieńszym jego wynalazkiem był gramofon.

A czy wiecie, nad czem pracował — jak twierdzą dzienniki amerykańskie — w ostatnich latach?

Nad przyrządem, któryby pozwolił komunikować się z duchami. Bo Edison był zapalonym spirytytą, porozumiewanie się jednak z zaświatem przy pomocy nóg stołowych nie wydawało mu się właściwem. Prace nad owym przyrządem nie dały przecież ostatecznego rezultatu.

— Nie dziwcie się, jeśli ja wprowadzę w ruch mój mechanizm, skoro znajdę się po tamtej stronie, — żartował Edison na kilka tygodni przed zgonem.

. . . .

(E.) Nietylko u nas ludzie pióra są w ciężkich warunkach materjalnych! W Niemczech, dotkniętych kryzysem gospodarczym, zmniejszył się również rynek wydawniczy, spadła poczytność. Dla literatów, publicystów jest to katastrofa! Szczególnie boleśnie dotyka to pisarzy starszego pokolenia. Charakterystycznym przyczynkiem do tej ciężkiej sytuacji jest proces Karola Streckera, znanego powieściopisarza, dramaturga i krytyka teatralnego. Przez lat 28 był on współpracownikiem „Taegliche Rundschau". Mimo wszechstronnej pracy nie mógł związać końca z końcem i brnął w długi. Gdy suma zobowiązań sięgnęła 6 tysięcy marek — stracił głowę! Postanowił ratować się z ciężkiej finansowej opresji w sposób zgoła... literacki. Podpalił willę swoją pod Berlinem w Klein Machnow i wystąpił do towarzystw ubezpieczeniowych o odszkodowanie. Sprawa poszła do sądu. Ława przysięgłych w Poczdamie skazała go na rok więzienia! Nie pomogły tłomaczenia, że czynu tego dokonał z troski o los żony. Na wypadek jego śmierci, byłaby pozbawiona środków na utrzymanie. Nie dał wiary sąd argumentacji, iż podpalenie to chciał wyzyskać dla celów beletrystycznych. Strecker pisał bowiem w tym czasie powieść o podpalaczu, przesyconą autoobserwacją.

Prasa niemiecka bardzo żywo zajęła się losem nieszczęśliwego skazańca, krytykując wyrok sądu poczdamskiego i żądając rewizji procesu. Karol Strecker przez całe życie cieszył się najlepszą opinją, co potwierdzili liczni, poważni świadkowie. Na starość z biedy chwycił się naiwnego środka ratowania swych finansów i znalazł się na ławie oskarżonych!

Od czwartku do czwartku

Najważniejsze wydarzenia tygodnia

Rada Ligi Narodów wszystkiemi głosami przeciwko głosowi Japonji powzięła uchwałę, domagającą się ewakuacji Mandżurji do 16 listopada. Wobec wymaganej jednomyślności uchwała nie nabrała mocy prawnej. Rada odroczyła się do połowy listopada.

Wybory w Anglji przyniosły olbrzymie zwycięstwo blokowi urzędowemu, a przedewszystkiem konserwatystom, oraz zupełną klęskę Labour Party, z której nie przeszedł nawet obecny wódz jej, Henderson.

Na wyspie Cypr wybuchło powstanie ludności greckiej przeciwko władzom angielskim. Zburzono rezydencję gubernatora, proklamowano przyłączenie do Grecji. Wobec oświadczenia Venizelosa, potępiającego powstańców, i sprowadzenia wojsk angielskich z Egiptu, ruch został stłumiony, a jego przewódcy z biskupem prawosławnym na czele — aresztowani.

Po owacyjnem przyjęciu w New-Yorku, premjer francuski Laval wraz z otoczeniem udał się do Waszyngtonu, gdzie odbył szereg konferencji z prezydentem Hooverem, podsekr. stanu Stimsonem i innymi. Pozatem podczas wizyty była konferencja prasowa, na której prezes komisji spraw zagran. senator Borah domagał się rewizji Traktatu Wersalskiego, przedewszystkiem w sprawie „Kurytarza Gdańskiego" i granic Węgier. Laval oświadczył, że nie przybył dla polemiki z Borahem, sekretarjat Hoovera ogłosił, że sprawa granic nie była przedmiotem narad, a ambasador polski Filipowicz w rozmowie z Borahem zmusił go do przyznania się, że nie zna sprawy polskiego Pomorza.

Włoski minister spraw zagranicznych Grandi przybył wraz z małżonką do Berlina, co stało się powodem szeregu oświadczeń i demonstracji przyjaźni niemiecko-włoskiej.

Sejm wprowadził do swego regulaminu dwie zmiany, pozwalające marszałkowi ograniczać mówców do 15 minut i wstawiać na porządek dzienny plenum projektów, nierozesłanych przedtem posłom. Opozycja na znak protestu opuściła salę, a przedstawiciele jej w prezydjum Sejmu złożyli swe urzędy.

Przed sądem okręgowym w Warszawie rozpoczął się proces 11 więźniów brzeskich, należących do „Centrolewu" o przygotowywanie zamachu, zmierzającego do obalenia przemocą obecnego rządu. Broni 19 najznakomitszych adwokatów polskich. Wezwano przeszło 200 świadków. Proces potrwa około 6 tygodni.

Jednodniowy strajk włoski urzędników miejskich w Warszawie zakończył się przyrzeczeniem ze strony magistratu wypłaty zaległych pensji w oznaczonych terminach i przestrzegania na przyszłość większej regularności.

† ARTUR SCHNITZLER

W niespełna rok po śmierci ukochanej córki, która odebrała sobie życie w Wenecji, zmarł w bieżącym miesiącu wielki pisarz austryjacki. Artur Schnitzler urodził się w r. 1862 w Wiedniu. Zbiorowe dzieła jego wyszły w 7-iu tomach nakładem S. Fischer w Berlinie.

Dla tych, którzy znali Wiedeń przedwojenny, którzy znali przedziwny urok naddunajskiej stolicy, lubili jej atmosferę i jej charakterystyczną nonszalancję życia, stanowiącą jedną z najciekawszych cech Wiedeńczyka — dla tych twórczość Artura Schnitzlera zawiera głęboko ujętą treść tego okresu, zawiera barwę i smak epoki. Tej epoki, która z Wiednia stworzyła miasto marzeń i snów dla wszystkich, którzy zasmakowali w tak odmiennej od wszystkich stolic Europy atmosferze.

Dla tych, którzy Wiednia z tego okresu nie znali, Schnitzler pozostanie zawsze świetnym nowelistą, znawcą ducha rasy wiedeńskiej i duszy Wiedeńczyka. Konglomerat słowiańsko - węgiersko - germański wydał bowiem odrębny zupełnie typ człowieka o swoistym wdzięku. Mimo różnych wad życiowych i znamion degeneracji, — a może dlatego — osobliwy tkwi w tej rasie urok.

I właśnie Schnitzler potrafił z subtelnością wrażliwego psychologa i wnikliwego obserwatora uchwycić i pogłębić te specyficzne cechy swych rodaków. Talent jego literacki i wielka kultura artystyczna nadały myślom i wyczuciom świetną formę, a wiedza zawodowa — Schnitzler był lekarzem, synem profesora medycyny — dotarła do tajników psychologicznych i kompleksów nerwowych. W ten sposób powstały dzieła, które dały przekrój epoki, zabarwiony szczerym sentymentem rodzinnego Wiednia.

Tłem we wszystkich utworach Schnitzlera jest *nastrój*, często nawet treścią, jako nastrój myśli i uczuć. Sceptycyzm, ironja z domieszką melancholji wypełnia postawę jego wobec życia i ludzi. Później znika sceptycyzm i ironja słabnie, ustępując miejsca cichej rezygnacji. W końcu zostaje tylko smutek i żal. Iluzje i marzenia stają się prawdziwsze od prawdy, stają się jedyną ostoją i ucieczką od zawodów życiowych.

Bujny temperament pisarski, trzymany na wodzy i kierowany umiarem artystycznym.

Pierwsza książka Schnitzlera „*Anatol*" zdobyła mu rozgłos. Jest to w siedmiu scenach zamknięty świat miłości, miłostek, wierności i rozstania. Anatol, Maks i Cora, Gabrjela, Bianca, Emilja, Anni, Elza, Ilona. Każdej z kobiet poświęcona jest jedna scena. Tak trzeba było, bo przecież w Wiedniu „słodka dziewczyna" była uosobieniem swobodnego, uroczo niefrasobliwego, a jednak tak pełnego życia, że w jej uśmiechu mieścił się już ten cały świat. Przedstawiając ją w różnych odmianach i w różnych nastrojach, Schnitzler wyniósł „słodką dziewczynę" wiedeńską do typu kobiet czarujących wdziękiem i nonszalancją życiową.



Ś. P. DR. ARTUR SCHNITZLER

I w późniejszych jego utworach scenicznych stanowią tematy: miłość, kobieta — marzenie, rzeczywistość, szaleńcza gra uczuć i naga, twarda prawda.

Od swobodnych, żadną więzią dramatyczną niespojonych scen „Anatola", przeszedł Schnitzler odrazu do prawdziwego dramatu i tragedji.

Tam, gdzie do pomocy bierze patos („Bajka"), staje się pretensjonalny, tam, gdzie pozostaje wierny swej linji twórczej, nie zawodzi nigdy. Postacie jego żyją całą pełnią życia. Konflikty dramatyczne wzruszają do głębi. Przedewszystkiem więc w dramacie „*Miłostki*" (Liebelei), który zdobył olbrzymi sukces sceniczny i przez długie lata nie schodził z afiszów teatrów austryjackich i niemieckich.

Drugim wielkim sukcesem było „*Koło*" (Reigen). Przyczyniły się do tego w pewnym stopniu także liczne polemiki oraz walki z cenzurą. I tu podobnie jak w „Anatolu" szereg scen, skomponowanych jednak jako całość z jedną przewodnią myślą. Rozpoczyna się sceną: dziewczyna uliczna i żołnierz, a kończy się sceną: ta sama dziewczyna uliczna i hrabia. Krąg się zamyka. Wszystkie stany i klasy zamknięte w kręgu, w błędnem kole. Śmiało i odważnie w poszczególnych djalogach „Koła" postawiony problemat wsławił Schnitzlera jako pisarza, który miał odwagę poruszyć otwarcie i bez obłudy drażliwą a przecież tak palącą sprawę: zagadnienie obyczajowe i społeczne współczesnej erotyki.

Nie wszystkie dramaty jego, a jest ich sporo, cieszyły się równem powodzeniem, bo ujęcie sceniczne nie zawsze odpowiadało zamierzeniom dramatycznym. Właściwie Schnitzler był przecież mistrzem noweli i od noweli podchodził do dramatu. Opowieści jak „*Umieranie*", „*Oficer Gustel*", „*Pani Berta Garlan*", „*Grecka tancerka*", „*Pożegnanie*", „*Ślepy Geronimo*", „*Pani Beata i jej syn*", „*Powrót Casanovy*" i w. in. należą do najlepszych utworów literatury niemieckiej tej epoki.

Z życia codziennego, z prawdziwych, prostych przeżyć zaczerpnięte tematy, żywe postacie, charaktery i nastroje, pogłębione wyczuciem najlżejszych drgnień duszy ludzkiej, opisy malowane ręką wielkiego artysty i szczerego poety, a całość ujęta w karby zwartej budowy i kompozycji przemyślanej do najdrobniejszych szczegółów, stworzyły małe arcydzieła, które dzięki walorom artystycznym, dzięki zaletom formy i treści przeszły jako mistrzowskie nowele do historji literatury świata.

Aleksander Guttry

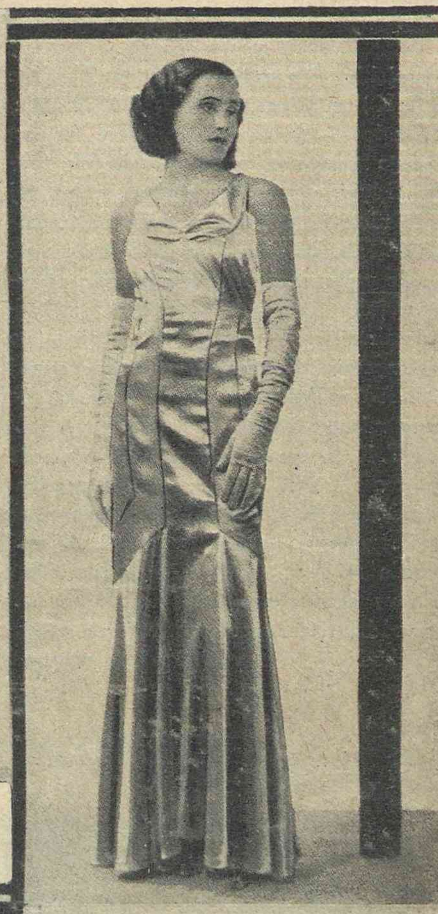
Modele na sezon jesienny i zimowy





Wybryk mody czy strój przyszłości?

Płaszcz wieczorowy



Krótki żakiecik

Suknia balowa z jedwabiu

Suknia wieczorowa

Płaszcz spacerowy







MIEJSKIE TOWARZYSTWO KOMUNIKACYJNE
(M. T. K.) w GDYNI

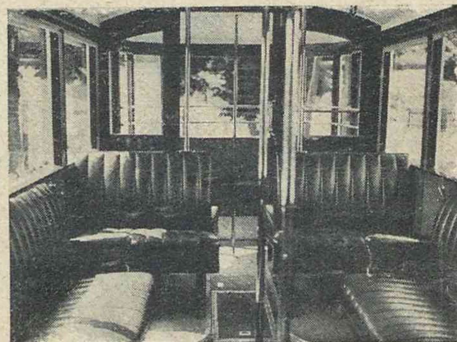
Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne (M. T. K.) w Gdyni założone w 1929 roku, rozwinęło się w bardzo szybkiem tempie, jak tego zresztą wymaga amerykański rozwój Gdyni. M. T. K. obsługuje w tej chwili nietylko Gdynię i okoliczne przedmieścia, ale rozszerza swoją działalność na całe wybrzeże. M. T. K. zostało utworzone, jako Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i należy w połowie do Towarzystwa Komunikacji Autobusowej (T. K. A.) w Polsce. — W połowie zaś do gminy miasta Gdyni.

M. T. K. rozpoczęło swoją działalność na terenie Gdyni mając do rozporządzenia zaledwie 8 autobusów przeznaczonych do przewożenia pasażerów na 2 linjach. Obecnie M. T. K. w Gdyni posiada tabor osobowy składający się z 17 autobusów oraz oddział transportowy w skład którego wchodzi 5 traktorów i 12 przyczepek.

na paliwie. Wprowadzeniem tych wozów M. T. K. jako pierwsze w Polsce toruje drogę dla adoptowanych już przez wojsko typów wozów o motorach Diesla, konstrukcji szwajcarskiej fabryki Saurera, które to motory wyrabiane są już obecnie przez Państwowe Zakłady Inżynierji w Warszawie.

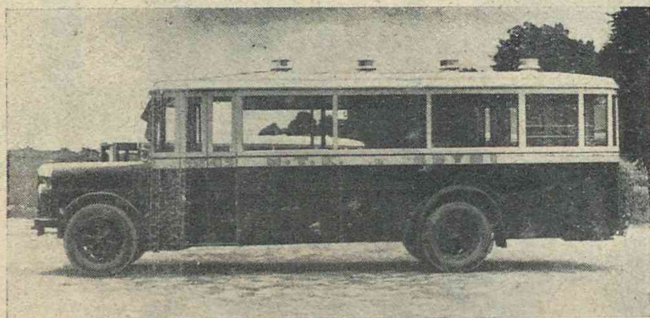
„Saurery" okazały się w użyciu wozami sprawnymi, mocnymi, luksusowe zaś karoserje krajowej produkcji wykonane w warsztatach Poznańskich Kolei Elektrycznych odznaczają się, prócz wielu zalet technicznych, bardzo eleganckim i estetycznym wyglądem. Cały ten park jak również i park wozów ciężarowych jest najpiękniejszym w Polsce i stanowi ostatni wyraz techniki w dziedzinie automobilowych środków komunikacyjnych i transportowych.

Na wybrzeżu kursują wozy M. T. K.

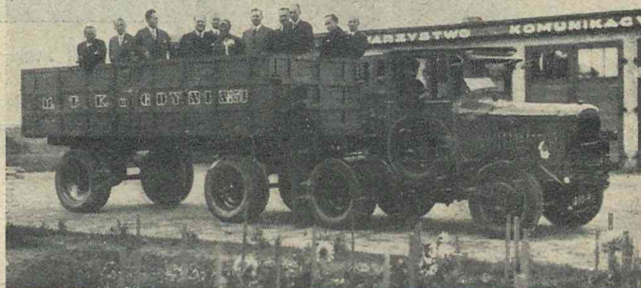


WNĘTRZE WAGONU AUTOBUSOWEGO

ce do wożenia żwiru, platformy do wożenia cegieł, oraz lory do przewożenia innych ciężkich materjałów budowlanych. Należy zwrócić uwagę iż po raz pierwszy został rozwiązany problem szybkiego i ekonomicznego transportu wielkich cięża-

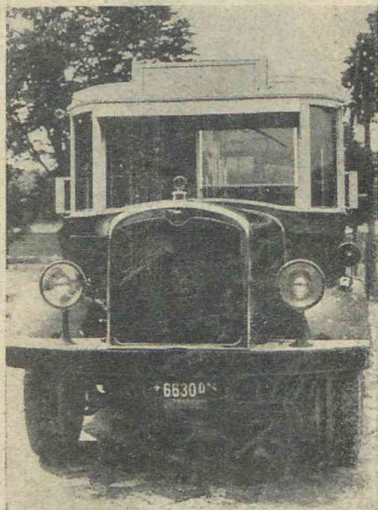


AUTOBUS PASAŻERSKI M. T. K.



TRAKTOR I PRZYCZEPKA

Wobec ogólnie znanej nierentowności trakcji benzynowej M. T. K. przerzuciło się na motory Diesla napędzane olejem gazowym i dające do 70% oszczędności



„SAURER", WÓZ O MOTORZE DIESLA

w sezonie letnim do Pucka, Swarzewa, Wielkiej Wsi, Hallerowa, Chłapowa, Rozewia, Jastrzębiej Góry i Karwi. Trasa tej drogi biegnie przepięknym nadmorskim bulwarem stanowiącym prawdziwą atrakcję dla automobilistów.

Niezależnie od letnich linji stałych o których wyżej mowa, M. T. K. organizuje wycieczki autobusami do najpiękniejszych zakątków Kaszubskiej Szwajcarji jak również i na teren Wolnego Miasta Gdańska.

W ciągu całego roku czynne są linje na Oksywie do Chylonji, Orłowa i Sopot. Jak każda sprawnie działająca komunikacja przyczynia się M. T. K. do rozbudowy w szybkim tempie peryferji miasta i przyspiesza w znacznym stopniu tętno życia gospodarczego. Zwłaszcza dział transportów towarowych staje się wiecznym sojusznikiem budującego się miasta. Traktory przystosowane są do przewożenia ciężkich transportów i obsługują zarówno miasto jak i port. Tabor transportowy posiada w swym składzie wywrotni-

rów, gdyż każdy z traktorów jest w stanie przewieźć jednorazowo ciężar 20 ton z szybkością 40 kilometrów na godzinę, przyczem trzeba podkreślić że traktory te nie niszczą zupełnie dróg, gdyż posiadają balonowe pneumatyki.

Wprowadzenie nowego ustroju m. Gdyni i scentralizowanie władzy w rękach znanego ze swej energji w kierunku poczynań rozwojowych miasta p. Komisarza Rządu, Zygmunta Zabierzowskiego, stwarza i dla M. T. K. źródło nowych możliwości rozwojowych.

Sprężyste i fachowe kierownictwo zapewnia Miejskiemu Towarzystwu Komunikacyjnemu w Gdyni, stały i należyty rozwój idący po linji wzrastających w szybkim tempie potrzeb miasta. Na czele instytucji stoi wieloosobowa Rada Nadzorcza z prezesem mecenasem Roszczynialskim, oraz jednoosobowy Zarząd w osobie dyrektora M. T. K. inż. Marcina Goldhara.

R. W.

SPRAWOZDANIE

z budowy wodociągów i kanalizacji miasta GDYNI

Budowę wodociągów i kanalizacji rozpoczęto w roku budżetowym 1928/29. Do dnia 1.VIII.1931 r. wykonano i oddano do użytku publicznego:

I. Wodociągi m. Gdyni i Oksywia.

1) Stację pomp wodociągowych miasta Gdyni o wydajności 2000 metr^3 4/24.

2) Stację pomp wodociągowych Oksywia o wydajności 1200 metr^3 3/24.

3) Zbiornik żelazno-betonowy dla wodoc. m. Gdyni o pojemności 2.000 mtr^3 położony na wysokości 72 mtr. nad poziomem morza.

4) Zbiornik żelazno-betonowy dla wodoc. Oksywia o pojemności 1000 mtr^3 położony na wysokości 72 mtr. nad poziomem morza.

5) Sieci wodociągowej o łącznej długości 39.917, 38 m. b.

6) 11 studzien dla głównego ujęcia pod Rumją.

Wodę czerpie się ze studzien, zbudowanych na terenie portu przy ul. Mickiewicza. Głębokość studzien 45 mtr. Woda surowa posiada związki żelazawe, które po utlenieniu przechodzą w związki żelazowe koloru bronzowego, wobec czego trzeba wodę odżelaziać. W tym celu zbudowano przy stacjach pomp w Gdyni i Oksywiu Odżelaziacze typu „Ekonomja", które wodę surową zawierającą 2 mlg. żelaza w litrze wody całkowicie oczyszczają.

II. Kanalizacja sanitarna

1) Stację przepompowań ścieków przy ul. Nadbrzeżnej o zdolności przepompowania 160 litr./sek.

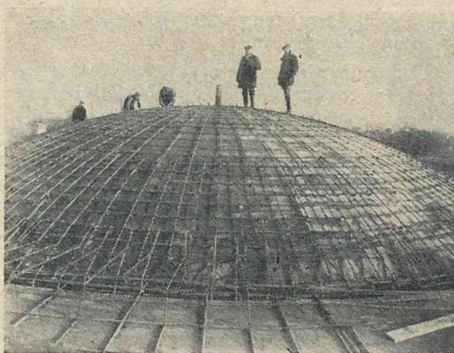
2) Stację oczyszczania ścieków składającą się z:

a) piaskowników,
b) studzien Imhoffa 3-komorowych,
c) basenów ociekowych 16 sztuk,
d) hala maszyn.

3) Sieci kanalizacji sanitarnej 23.817,15.

Kanalizacja miasta Gdyni została zaprojektowana i wybudowana jako knalizacja rozdzielcza, t. j. wody deszczowe z dachów, podwórz i ulic zostają odprowadzone kanałami deszczowymi wprost do morza bez oczyszczenia, a wody *brudne* (fekalje) z klozetów, wanien i zlewów i t. p. kanałami sanitarnymi do stacji oczyszczania ścieków, gdzie zostają oczyszczone przed wpuszczeniem do morza.

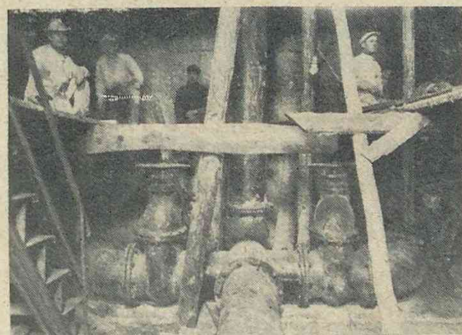
Ścieki w studniach Imhoffa gniją i po przegniciu tychże otrzymuje się osad, który opada na dno studzien i zostaje wypompowany do basenów ociekowych, gdzie schnie i po wyschnięciu jest używany jako nawóz. Gaz, który wywiązuje się przy gniciu, ujęty został w specjalnie do tego zbudowanych dzwonach gazowych i używa się go do oświetlenia i ogrzewania hali maszyn.



KOPUŁA ŻELAZOBETONOWA ZBIORNIKA W OBŁUŻU



BUDOWA KANAŁU ODPROWADZAJĄCEGO WODY Z IMHOFFA NA DNO MORZA



ZBIORNIK WODOCIĄGOWY. MONTAŻ RUR W KOMORZE ZASUW

III. Kanalizacja deszczowa.

5 kanałów deszczowych z rur betonowych o długości 6.940,00 m. b.

Połączono do sieci wodociągowej 276 domów.

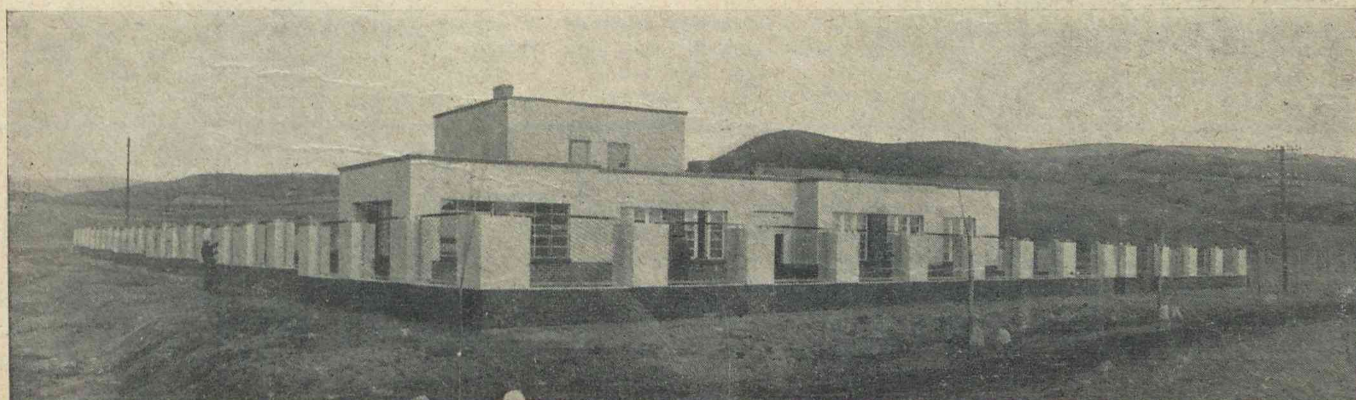
Połączono do sieci kanal. - sanitarnej 116 domów.

Na budowę wodociągów i kanalizacjl do dnia 1 sierpnia 1931 r. wydano około Zł. 7.559.282,40.

Zarysy kosztorysu na najbliższe trzy lata.

Na 5 miljonów:

a) budowa głównego ujęcia w Rumji;
b) budowa rurociągu tłocznego ⌀ 400 i ⌀ 450 (magistrali);
c) budowa rurociągu łączącego Gdynię z Oksywiem;
d) budowę rurociągu na Witomino;
e) budowa stacji przepompowań ścieków na Kamiennej Górze;
f) budowa tunelu;
g) budowa ciągów wodociągowych i kanalizacyjnych przez tunel i ulicę Nr. 33, 47 i 50;
h) budowa rurociągów ulicznych wodociągów, kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej w ulicach przed ich zabrukowaniem.



STACJA POMP WODOCIĄGOWYCH W OKSYWIU — GDYNI

Imponujący rozwój działalności Komunalnej Kasy Oszczędności miasta Gdyni

Najlepszym sprawdzianem żywotności ekonomicznej miasta Gdyni jest stan i organizacja finansów. Zanim omówimy całokształt działalności polskich banków w Gdyni, musimy w pierwszym rzędzie podkreślić imponujący rozwój działalności Komunalnej Kasy Oszczędności miasta Gdyni, która 1 maja 1931 r. święciła swoje pierwsze pięciolecie w pochodzie rozwojowym.

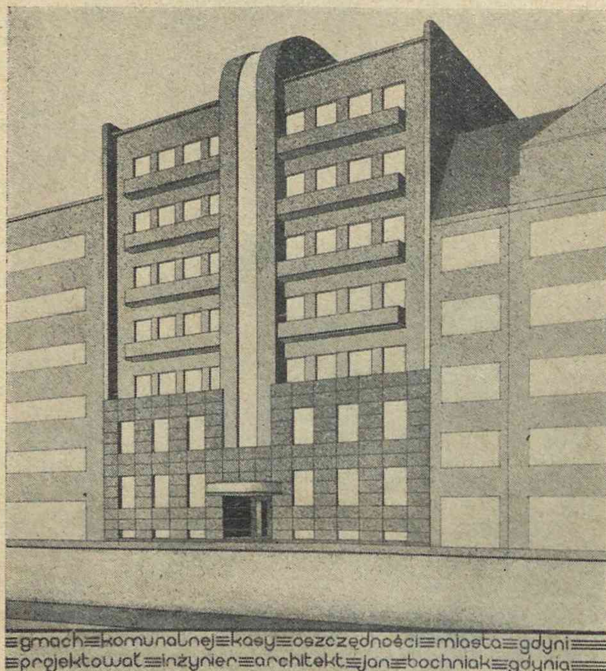
Pobieżny rzut oka na dokładne sprawozdanie oficjalne wskazuje, że ta pożyteczna placówka, założona 1 maja 1926 r., została w pierwszych początkach nader skromnie wyposażona. Kapitał zasobowy bowiem, powstały z końcem 1926 r. z nadwyżek operacyjnych w pierwszym okresie działalności, wynosi zaledwie Zł. 7.965 — i stopniowo wzrastał, aby z zakończeniem pierwszego pięcioletniego okresu osiągnąć cyfrę Zł. 219.957,30. Zapowiedziany przy zakładaniu Kasy kapitał zakładowy został wpłacony dopiero przy końcu roku 1929 przez Magistrat miasta Gdyni w wysokości 25.000 zł. i ma być w ciągu najbliższych kilku lat uzupełniony do kwoty: 100,000 zł.

Dzięki sprężystej działalności członków dyrekcji i zaufania społeczeństwa do założonej instytucji, rozwój tej ostatniej postępuje szybkiemi krokami naprzód, ugruntowując silnie swoje stanowisko w świecie finansowem z chwilą, kiedy Bank Polski, Bank Gospodarstwa Krajowego i Bank Rolny udzieliły Kasie pomocy finansowej w formie redyskonta weksli, obdarzając przy tem Kasę całkowitem moralnem poparciem.

Powyższe stanowisko banków państwowych znakomicie wpłynęło na dalszy rozwój Kasy Komunalnej w Gdyni, której obroty wzrosły od zł. 6.838.385,34 w roku 1926 do zł. 177.965.312,44 w roku 1930. Rachunki bieżące wykazują również stały wzrost: w roku 1926 dłużnicy — zł. 36.486.17 wierzyciele — 64.529,29, a w roku 1930: dłużnicy — zł. 1.819.893,61, wierzyciele — 2.356.313,12.

Zwracając uwagę na wzrost własnych funduszów, Dyrekcja Kasy była w stanie udzielić pożyczek terminowych w r. 1926 zaledwie na sumę zł. 143.490, a w roku 1930 pożyczki terminowe wynoszą kwotę zł. 932.222,08. Tutaj musimy podkreślić, że planowa gospodarka Dyrekcji Kasy wywiązała się dobrze i z głównego zadania operacyj finansowych, idąc z wydatną pomocą miejscowemu kupiectwu. Wystarczy zaznaczyć, że w roku sprawozdawczym 1930 zdyskontowano 10.938 sztuk weksli na sumę zł. 7.403.728,37, a do inkasa przyjęto: 10.176 sztuk na sumę zł. 3.953.896,09.

Dodatnia strona działalności Komunalnej Kasy Oszczędności miasta Gdyni polega na tem, że doceniając należycie wielkie znaczenie wzrostu operacyj finansowo-kredytowych jako podstawy rozwoju życia ekonomicznego w wspaniale rozkwitającej Gdyni, Zarząd i Dyrekcja Kasy nie zapomniały o podstawowej stronie działalności Kasy — o propagandzie wielkiej idei oszczędnościowej zarówno wśród starszego pokolenia, jako też i wśród młodzieży szkolnej. Dobrze rozwinięta akcja w tym kierunku uwidacznia rezultat tej pracy w znakomitym wzroście kont oszczędnościowych. I tak: w roku 1926 było 44 kont na sumę zł. 65.384,21, a w roku 1930 statystyka wykazuje 1897 kont na sumę zł. 2.900.423,41.



gmach komunalnej kasy oszczędności miasta gdyni
projektował inżynier architekt jan bochniak gdynia

Dziękując za udzielenie tak wyczerpujących informacyj dyrektorowi Władysławowi Gawińskiemu, stawiamy jeszcze pytanie w jaki sposób Kasa rozwiązała propagandę oszczędności wśród młodzieży szkolnej?

— Dla wychowania młodzieży w kierunku stosowania w życiu idei oszczędności, zostały wprowadzone na terenie Wielkiej Gdyni w końcu 1929 r. szkolne Kasy Oszczędności w ilości 6 kas. W ciągu jednego roku Kasa uzyskała 456 kont na ogólną sumę zł. 7.711,66. Kasy szkolne są prowadzone systemem znaczków oszczędnościowych nalepianych do kartoników. Dla zachęcenia dzieci do oszczędności, Kasa rozdała w dniu święta „Międzynarodowego Dnia Oszczędności" wychowankom szkół zasługującym na wyróżnienie książeczki oszczędnościowe z wkładem po 5 zł. Książeczek takich, zaopatrzonych klauzulą, Kasa nasza wydaje do 100 sztuk rocznie.

W celach dalszej propagandy tej idei i zachęcania rodziców do odkładania chociażby najmniejszych kwot dla swych dzieci, zostały wprowadzone — jak nas informuje dalej dyrektor Gawiński — w dniu święta obchodu „Międzynarodowy Dzień Oszczędności" specjalne wkłady zawiązkowe w postaci książeczek oszczędnościowych pod nazwą: „Pamiątka Chrztu". Rodzice każdego dziecka urodzonego na terenie wielkiej Gdyni w ciągu całego 1931 roku i nadal do odwołania otrzymują taką książeczkę na imię nowonarodzonego dziecka — do której zostaje wpisana kwota zł. 2 — ofiarowana przez Komunalną Kasę Oszczędności miasta Gdyni.

Na zakończenie dodać trzeba, że Zarząd Kasy jeszcze w tym roku przystępuje do budowy własnego gmachu według ilustrowanego przez nas projektu architekta inż. Bochniaka. Gmach Kasy zostanie wzniesiony na zakupionym placu przy ul. Świętojańskiej, kosztem 1.000.000 złotych.

W skład urzędującej Rady Kasy wchodzą: przewodniczący — *Włodzimierz Pietruszewicz*, zastępca przewodniczącego — Wiktor Rozczynialski. Członkowie: Antoni Małecki, Józef Kawczyński, Aleksander Porzeziński i Teodor Miotk. Zarząd Kasy stanowią: Naczelnik Zarządu — Hilary Ewert-Krzemieniewski, Zastępca Naczelnika Zarządu: Franciszek Linke, Członek Zarządu: Władysław Gawiński. Do Komisji Rewizyjnej należą: Przewodniczący Komisji Bolesław Nowacki, Zastępca Przewodniczącego Karol Neyman i członek Komisji Franciszek Grzegowski. Dyrekcję Kasy sprawują: Franciszek Linke i Władysław Gawiński. Personel Kasy składa się z 36 osób.

---

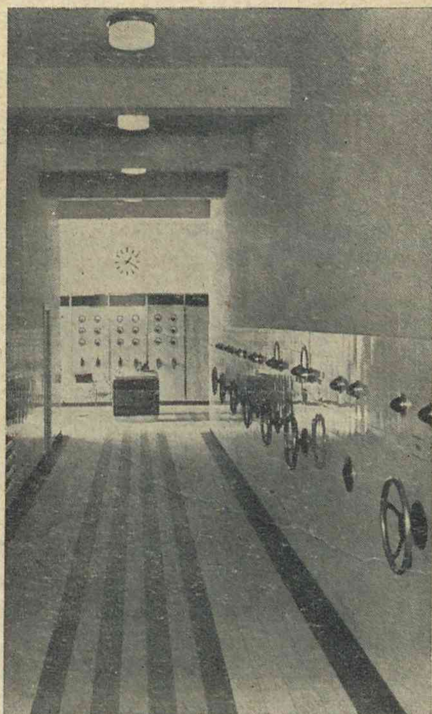
* * *

WYTWÓRCZOŚĆ KRAJOWA

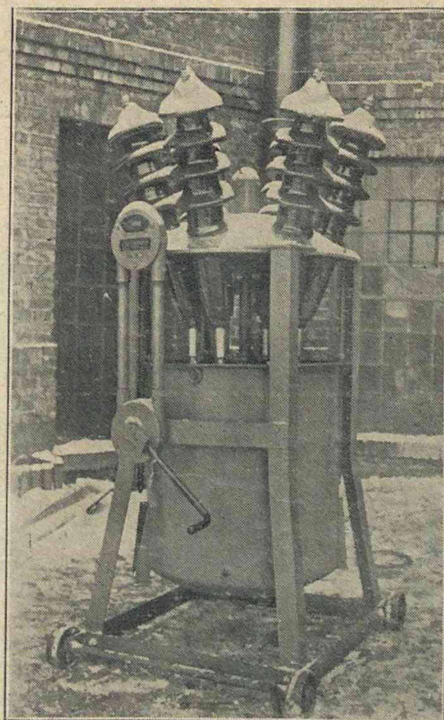
NIEDOPOMYŚLENIA JEST ELEKTRYFIKACJA POLSKI BEZ KRAJOWEJ PRODUKCJI APARATÓW ROZDZIELCZYCH. NAJWIĘKSZĄ FABRYKĄ KRAJOWĄ WYTWARZAJĄCĄ APARATY, JEST FABRYKA APARATÓW ELEKTRYCZNYCH **K. SZPOTAŃSKI i S-ka S. A. W WARSZAWIE, PRZY UL. KAŁUSZYŃSKIEJ 4.** ISTNIEJE ONA JUŻ 13 LAT I ZAOPATRZYŁA WSZYSTKIE NIEMAL OŚRODKI ELEKTRYFIKACYJNE W POLSCE, A NAWET I NA TERYTORJACH WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA. APARATY TEJ FABRYKI PRACUJĄ WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH ELEKTROWNIACH I ZAKŁADACH PRZEMYSŁOWYCH W POLSCE NIE WYŁĄCZAJĄC MIEJSKICH ZAKŁADÓW ELEKTRYCZNYCH W GDYNI, KTÓREJ ROZWOJOWI POŚWIĘCONY JEST OBECNY ZESZYT „ŚWIATA".

Z WIĘKSZYCH ODBIORCÓW TEJ FABRYKI NALEŻY WYMIENIĆ: FABRYKĘ ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH W MOŚCICACH, GDZIE WSZYSTKIE URZĄDZENIA NISKIEGO NAPIĘCIA W ZNORMALIZOWANYM, OKAPTURZONYM WYKONANIU STANOWIĄ JEDNĄ Z NAJWIĘKSZYCH W EUROPIE ROZDZIELNI TEGO RODZAJU, ELEKTROWNIĘ OKRĘGU WARSZAWSKIEGO, GDZIE WSZYSTKIE PODSTACJE ZAOPATRZONE SĄ W APARATY FABRYKI **K. SZPOTAŃSKI i S-ka,** ELEKTROWNIĘ W ŁODZI, W POZNANIU, NA ŚLĄSKU I WIELE INNYCH.

FABRYKA WYKONYWA: WYŁĄCZNIKI OLEJOWE DO 35.000 WOLTÓW O MOCY ODŁĄCZALNEJ DO 250 000 k.V.A. APARATY I URZĄDZENIA OKAPTURZONE NISKIEGO NAPIĘCIA DO 3.000 AMPERÓW ORAZ LICZNIKI ENERGJI ELEKTRYCZNEJ.



Rozdzielnia wysokiego napięcia Elektrowni Miejskiej w Gdyni. Wyłączniki olejowe oraz wszystkie aparaty rozdzielcze wyrobu firmy K. Szpotański i S-ka.



Wyłącznik olejowy do instalacji zewnętrznej 35.000 woltów moc odłączalna 250.000 K.V.A.

POLSKIE TOWARZYSTWO ASFALTOWE, Sp. Akc.

ASFALT WALCOWANY **ASFALT TWARDO-LANY** **FABRYKA ASFALTU**

BIURO i FABRYKA W WARSZAWIE, ul. Niemcewicza 14, tel. 438-47

Adres telegr.: „POLAS WARSZAWA".

FABRYKA

Asfaltu, mastix'u, płyt asfaltowych, izolacji asfaltowej, lepniku z Trinidad Epurèe.

●

BUDOWA

NOWOCZESNYCH DRÓG NAWIERZCHNI ASFALTOWYCH Z ASFALTU PRASOWANEGO TWARDO-LANEGO WALCOWANEGO ASFALTU-BETONU i. t d.

●

SPECJALNOŚĆ

Jezdnie z asfaltu **twardolanego** zagranicznego i krajowego z długoletnią gwarancją

●

Delegujemy Inżynierów-fachowców na każde żądanie.



UL. 10 LUTEGO — WAŁOWANIE PODŁOŻA POD ASFALT — STYCZEŃ 1930 R.

Oddział w Gdyni, ulica Abrahama,

(dom Warszawskiego T-wa Ubezpieczeń, tel. 12-45.

Dyrektor: ST. KĄSINOWSKI,
Kierownik Oddziału: Inż T. ZAGNER
Kierownik techniczny: Inż. ST. ZAORSKI,
wykonał dla **m. Gdyni**
w okresie od 1 listopada 1929 do września 1931 r.
następujące roboty:

a) robót ziemnych . . . . 55.000 m².
b) bruku z kamienia poligonalnego . . . . 20.000 m².
c) bruku z drobnej kostki granitowej wraz z podłożem szosowem . . . . 57.000 m².
d) nawierzchni z asfaltu twardo-lanego wraz z podłożem betonowem i szosowem. . . . . 13.300 m².
e) nawierzchni chodników betonowych. . . . . 15.000 m².



ROBOTNIK POLSKIEGO T-WA ASFALTOWEGO W GDYNI Z UŚMIECHEM ZADOWOLENIA PRZYSTĘPUJE DO PRACY

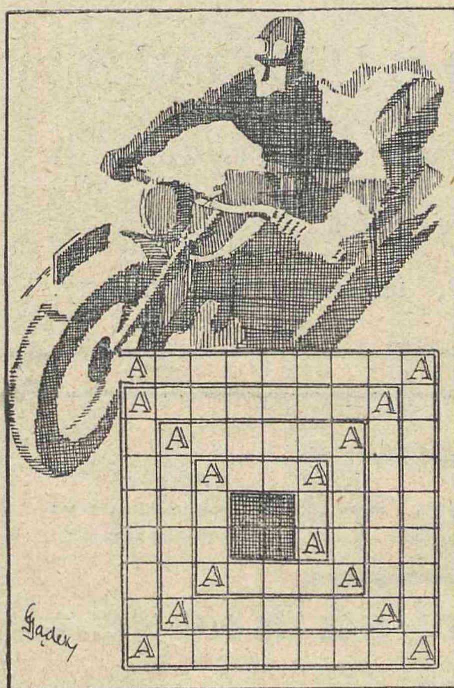


ASFALTOWANIE ULICY 10 LUTEGO W LIPCU 1930 R.



№ 89. CIĄGÓWKA GEOGRAFICZNA

(Za rozwiązanie 3 punkty).

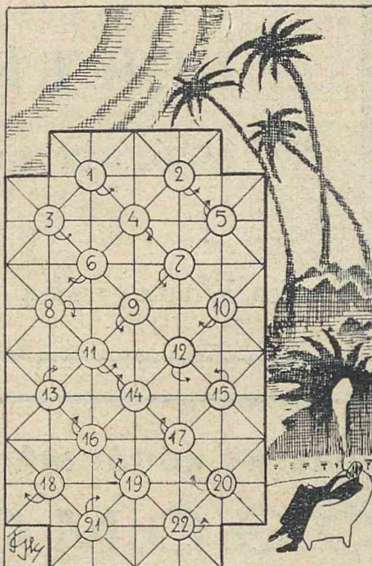


Podane poniżej litery poumieszczać w polach figury w ten sposób, by łącznie z wskazanemi na rysunku utworzyły 14 nazw geograficznych.

Litery: A, A, A, A, A, A, A, B, B, B, B, D, D, E, E, G, G, H, J, J, J, J, J, K, K, K, K, L, L, L, M, N, N, N, N, N, O, O, O, P, R, R, R, R, R, R, S, S, S, S, T, T, T, T, U, U, W, Y, Z. Z.

№ 90. ZADANIE WIROWE

(Za rozwiązanie 4 punkty)

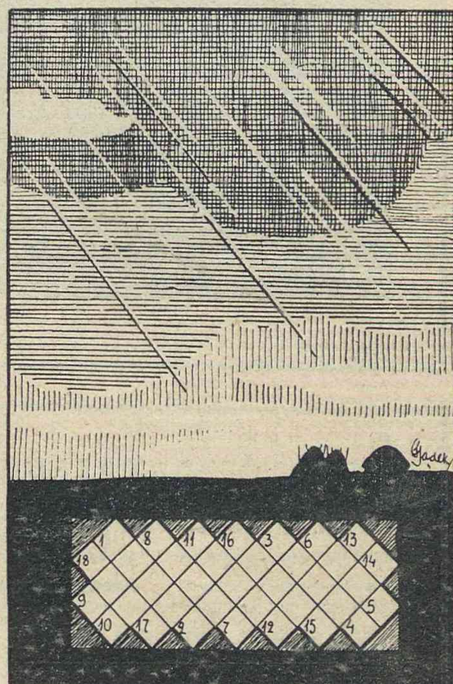


Wstawić w pola figury litery w ten sposób, aby utworzyły 22 wyrazy o podanem znaczeniu, czytane w kierunku strzałek.

Znaczenie wyrazów: 1) Jedna z prowincyj francuskich. 2. Wyspa. 3. Służbowy przy koniach. 4. Półwysep w Europie. 5. Rzecz, mająca przynosić właścicielowi szczęście. 6. Strażniczka świętego ognia. 7. Rodzaj utworu poetyckiego. 8. Obserwujący jakieś widowisko (l. mn.). 9. Zbiorowisko owadów błonkoskrzydłych. 10. Miejscowość pod Warszawą. 11. Rozgardjasz. 12. Stopień aptekarski. 13. Postać mitologiczna. 14. Postać ze sztuki Moljera. 15. Pierwsza litera imienia i nazwisko włoskiego ministra spraw zagranicznych z czasów wielkiej wojny. 16. Ogień działowy. 17. Legumina. 18. Paski ozdobnych tkanin, używane przez bibljofilów. 19. Zachodnia część Azji Mniejszej. 20. Przewrotność. 21. Przyrząd do krępowania przestępców. 22. Najwybitniejsza postać ubiegłego stulecia.

№ 91. ZADANIE ZYGZAKOWE

(Za rozwiązanie 3 punkty).



Przez wpisanie liter w pola figury, utworzyć 18 wyrazów, czytanych w kierunku kolejnych liczb.

Znaczenie wyrazów: 1 — 2. Moneta, 2 — 3. Jezioro w Szwajcarji, 3 — 4. Inaczej: nagle, 4 — 5. Zaimek, 5 — 6. Mieszkaniec pustyni, 6 — 7. Prowizoryczny budynek, 8 — 7. Zwierzę domowe, zdrobniale, 8 — 9. Chrzestna matka dziecka, 10 — 9. Zaimek wskazujący, 10 — 11. Miejscowość w Czechach, 11—12. Koń, 12—13. Święta księga mahometan, 13—14. Zaimek, 14 — 15. Trunek, 15 — 16. Rodzaj polipu, 16 — 17. Jeden z reformatorów religijnych, 17 — 18. Oprawa obrazu, 18 — 1. Miara powierzchni.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ z № 39-go

№ 82. KRZYŻÓWKA: Katerwa, Trok, Agat, Astra, Krak, Rad, Rad, Pat, Trystan, Moi, Obole, Żar, Odeon, Maok, Leon, Kreozot, Aula, Fant, Dante, Leo, Trawa, Ale, Parapet, May, Kto, San, Ulik, Etna, Prut, Raki, Ban, Gad, — Kos, Aktor, Warna, Aga, Ład, Akr, Krab; Asyż, Katr, Adoo, Atom, Amen, Pogarda, Teoklet, Salomea, Panteon, Insekty, Kra, Lot, Anet, Fama, Pola, Opak, Earl, Rana, Elita, Astra, Kur, Sak, Lub, Nad.

№ 83. KONIKÓWKA: „Nauka jest jak niezmierne morze: im więcej jej pijesz, tem bardziej jesteś spragniony" (Stefan Żeromski).

№ 84. PRZESTAWIANKA: Sekretarka, Kancelistka, Aleksander, Barbakan, Barcelona, Palestra, Trampolina, Nowelka, Salamina.

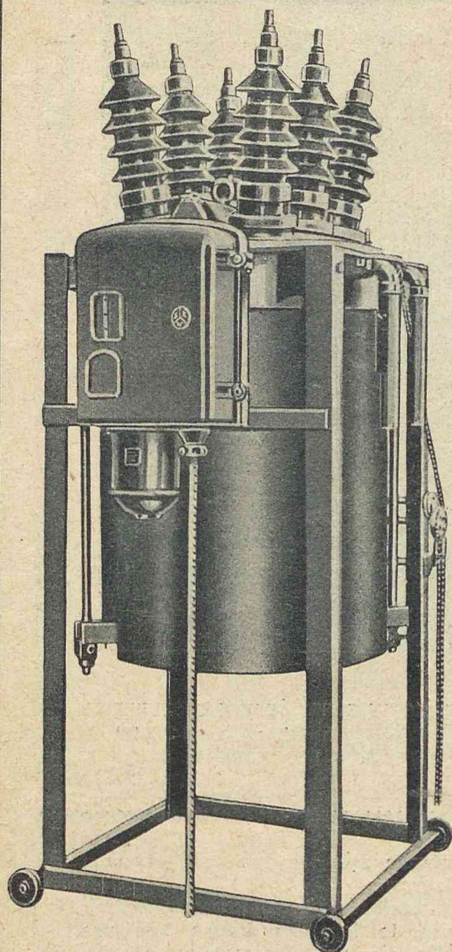
Trafne rozwiązania zadań nadesłali: pp. Berkmanowa Wacława (4), Boguszewska Irena (7), Bojarski Tadeusz (10), Cacek Mieczysław (10), Charytonowicz Anna (6), Czerwińska Jadwiga (10), Herbstmanówna Dorota (10), Kozłowski Czesław (10), „Peka" (10), Roykiewicz Wacław (10), Sławnicki Michał (10), Sowiński Miłosław (6), Sułkowska Leontyna (7), Tietz Zygmunt (10), Wiśniewska Teofila (10), Zagajewski Adam (10), Żukowska Irena (6) — *z Warszawy*, oraz

pp. Adamska Marja (10) — z Tomaszowa Mazowieckiego, Denasiewicz Kazimierz (6) — z Drohobycza, Fijałkowski Kazimierz (10) — ze Zgierza, Golanowska Halina (3) — z Baranowicz, Kamiński Władysław (6)—z Sochaczewa, Krauze Józef (6) — z Żyrardowa, Ludwicki Henryk (6) — z Zagożdżona, Lemański Zygmunt (6) — z Wilna, Malicki Zenon (10) — z Grudziądza, Malinowski Stefan (3) — ze Lwowa, Maliszewski Kazimierz (6) — ze Strzemieszyc, inż. Modrzejewski Józef (10) — z Lublina, Mokrzycka Helena, Petrych Jan (10) — z Wronek, Rakowiecka Helena (6) — z Lublina, Ruszkowski Henryk (6) — z Krasnegostawu, Rutkowski Witold (7) — z Augustowa, Rzewicka Irena (10) — z Będzina, Sułocka Janina (10) — ze Zgierza, Surma J. (10) — z Białegostoku, Tobias Henryk (6) — z Kielc, Tyblewski Wacław (10) — z Poznania, Życzyński Bohdan (10) — z Nowogródka.

NAGRODY KSIĄŻKOWE wylosowano dla:

p. *Mirosława Sowińskiego* z Warszawy,
p. *Władysława Sokalskiego* z Katowic,
p. *H. Surny* z Białegostoku.

„Dzieworództwo" — sensacyjną, znakomitą powieść H. H. Ewers'a załączamy dla naszych prenumeratorów do bieżącego zeszytu

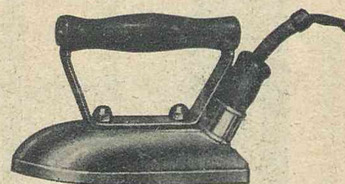


WYŁĄCZNIKI
OLEJOWE
NAPOWIETRZNE
30.000 V
MOC
ODŁĄCZALNA
400.000 k.V.A.

FABRYKA APARATÓW ELEKTRYCZNYCH
S. KLEIMAN i S-wie
WARSZAWA, OKOPOWA 19 i LESZNO 37

GRZEJNIKI
ELEKTRYCZNE
MARKI





żelazka od zł. 16.—
czajniki „ „ 24.—
rondelki „ „ 22.—
kuchenki „ „ 22.—
piecyki „ „ 45.—
grzałki „ „ 14.—
poduszki „ „ 28.—

BRACIA BORKOWSCY
S. A. WARSZAWA
JEROZOLIMSKA 6. BRACKA 12
GROCHOWSKA 45

Poznań, Al. Marcinkowskiego 23
Bydgoszcz, ul. Gdańska 155



ŻYRANDOLE
ELEKTRYCZNE
TANIE I GUSTOWNE

LAMPY
KINKIETY
PLAFONY
OPRAWY

od najskromniejszych do najwytworniejszych

NOWOCZESNY
HOTEL CENTRALNY
w GDYNI
przy ul. Świętojańskiej na skrzyżowaniu dróg od Portu do dworca

pod osobistem naczelnem kierownictwem właściciela, zaprasza miłych gości i turystów.

W POKOJACH WODA BIEŻĄCA CIEPŁA I GORĄCA. CENTRALNE OGRZEWANIE. GARAŻ I RESTAURACJA NA MIEJSCU. CENY UMIARKOWANE

ZABURZENIA w TRAWIENIU PRZEWLEKŁE, UPORCZYWE ZAPARCIA STOLCA ORAZ NADMIERNĄ OTYŁOŚĆ BEZ SPECJALNEJ DIETY LUB ZMIANY TRYBU ŻYCIA USUWAJĄ „SZWAJCARSKIE GORZKIE ZIOŁA" z KOGUTKIEM. SPRZEDAJĄ APTEKI I SKŁADY APTECZNE · GŁÓWNY SKŁAD APTEKA A. GĄSECKIEGO w WARSZAWIE UL. FRETA 16



TAM KUPUJCIE!

KSIĄŻKI, NUTY, MODY
W KSIĘGARNI
M. ARCT Nowy-Świat 35

Wyborowe PIWA, PORTER i WÓDKI
HABERBUSCH & SCHIELE S. A.
ŻĄDAĆ WSZĘDZIE.



Proces więźniów brzeskich w Warszawie



NA TRZECH ŁAWACH OBROŃCÓW ZASIEDLI NAJLEPSI ADWOKACI POLSCY Z PP. J. NOWODWORSKIM, Z. NAGÓRSKIM, S. SZURLEJEM, E. ŚMIAROWSKIM I L. BERENSONEM NA CZELE. Z TYŁU WIDAĆ ŁAWĘ OSKARŻONYCH, NA KTÓREJ SIEDZĄ: (W I RZĘDZIE OD LEWEJ): LIEBERMAN, BARLICKI, DUBOIS, MASTEK, PRAGIER, CIOŁKOSZ. (W II RZĘDZIE OD LEWEJ): WITOS, KIERNIK, BAGIŃSKI, PUTEK I SAWICKI Fot. A. Sitkowski

ZGON ZNAKOMITEGO RZEŹBIARZA

Dnia 21 października r. b. zmarł w 82 roku życia w Warszawie znakomity rzeźbiarz, ś. p. Pius Weloński. Pozostawił po sobie tak świetne dzieła, jak „Gladjator", „Venus i Amor", „Śmierć Akteona". Na wystawach międzynarodowych



Ś. P. PIUS WELOŃSKI

zdobywał wielokrotnie złote medale.

Pochodził on z Suwalszczyzny. Studja rzeźbiarskie rozpoczął w Warszawie, a ukończył w Petersburskiej Akademji. Otrzymał sześcioletnie stypendjum na studja zagraniczne. Pracował w Monachjum, Rzymie, Paryżu. Rok za rokiem przysparzał sławy polskiej sztuce.

Był autorem kilku ciekawych portretów. Na Jasnej Górze w Częstochowie wykonał 12 stacyj Męki Pańskiej! Dzieła te budzą podziw licznych pielgrzymek i znawców sztuki.

W historji polskiej rzeźby dorobek artystyczny Piusa Welońskiego utrwalił się nazawsze. Śmierć tego artysty w szerokich kołach naszego społeczeństwa wywołała żal głęboki. Był niewątpliwym talentem. Krytycy uważali jego rzeźbę za prekursorstwo nowego renesansu.

Z DZIEDZINY KOSMETYKI

ZĘBY.

Zęby w życiu odgrywają bardzo ważną rolę. Musimy więc dbać o utrzymanie ich jaknajdłużej w należytym stanie i nie pozwolić im psuć się. Poza tem idzie o to, aby zęby były zawsze białe. Szczególniej dziś, kiedy wiele Pań pali, i wskutek tego zęby żółkną i czernieją, a nic tak nie szpeci ładnej twarzy, jak brzydkie, żółte zęby. Nawet nieładna twarzyczka, ma specjalny wdzięk i urok, jeżeli przy uśmiechu, widać śnieżnej białości zęby.

Opierając się na swojem długoletniem doświadczeniu, podam niżej kilka wypróbowanych środków, do należytego utrzymania zębów, zapobiegnięcia ich psuciu się i zniszczenia nieprzyjemnego zapachu. Na noc i rano myć zęby letnią wodą z dodatkiem 20—30 kropli *Eliksiru Anidol* na $^1/_2$—$^3/_4$ szklanki wody. Na szczoteczkę nałożyć *pasty Philodont.* Tak konserwowane zęby, zawsze będą czyste, białe i zdrowe.

Jeżeli idzie specjalnie o wybielenie zębów, to lepszego środka nad *proszek Albol* niema. Polecam go szczególniej dla palaczy, gdyż rozpuszcza on kamień i nadaje zębom olśniewającą białość. Nawet bardzo zaniedbane zęby, już po paru dniach stosowania *Albolu,* będą olśniewająco białe.

A więc jeszcze raz zaznaczam: Używając *Philodont Albol* i *Anidol,* będziemy zawsze olśniewać w uśmiechu swoimi białymi zębami. Środki te są tanie, tak, że każdy na ten wydatek może sobie pozwolić.

Nabyć je można w pierwszorzędnych drogerjach, perfumerjach i składach aptecznych.

Skład Główny: Perfumerja „Perfection" Warszawa, ul. Marszałkowska 109.

Ercedés.

Redaktor odpowiedzialny *St. Krzywoszewski.* Druk. Galewski i Dau, Warszawa

HUMOR

Zadanie konkursowe w szkole handlowej na temat: Jak należy postępować z personelem, żądającym podwyżki?

Nagrodę otrzymała odpowiedź młodego Gelbfisza, syna starego Gelbfisza, właściciela dużej firmy eksportowej:

— Trzeba zamówić depeszę, że wszystkie obstalunki wstrzymuje się na czas nieokreślony. Przy niepewnej konjunkturze nikt nie zgłosi po podwyżkę.

*

Niewiasty są zawsze niewiastami, nawet gdy spełniają zaszczytną służbę lekarek. W szpitalu oglądają zdjęcia rentgenologiczne różnych pacjentów. Pewna fotografja wywołuje żywsze zainteresowanie:

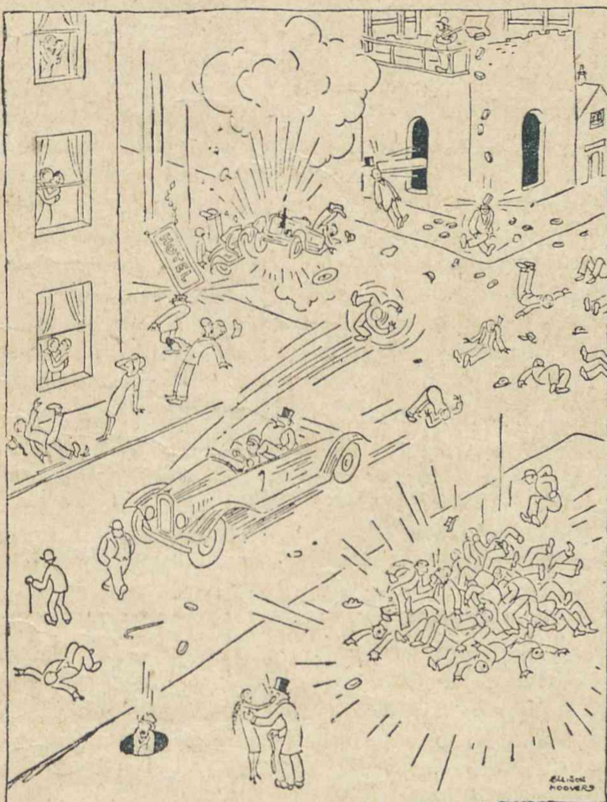
— Świetne zdjęcie. Co?

— Mam wrażenie, że jednak trochę podchlebione.

— Mianowicie?

— Pacjent nie ma tak pięknych wąsów.

HUMOR ZAGRANICZNY



Jak młody adwokat wyobraża sobie obecnie ideał życia?

HUMOR

Na lekcji gimnastyki.

Nauczyciel opowiada uczniom o umiejętności wiosłowania, a później sadza ich i teoretycznie wskazuje, jak należy poruszać rękami. Chłopcy są przejęci jego wskazówkami. Na komendę:

— Raz, dwa, raz, dwa! — poruszają się uważnie, jakby conajmniej brali udział w regatach.

Ćwiczenia idą doskonale. Mały Janek siedzi jednak nieporuszony.

— Dlaczego nie ćwiczysz się z nami? — pyta nauczyciel.

— Ja jeżdżę tylko motorówką, — odpowiada dumnie chłopiec.

*

Narzeczeńskie rozmówki:

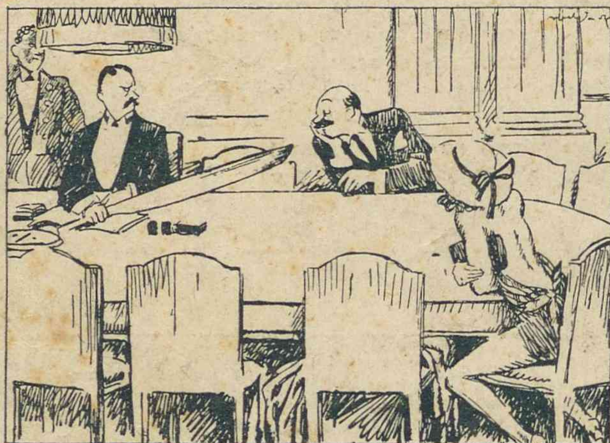
— Zrywasz ze mną!...

— Mam ten zamiar...

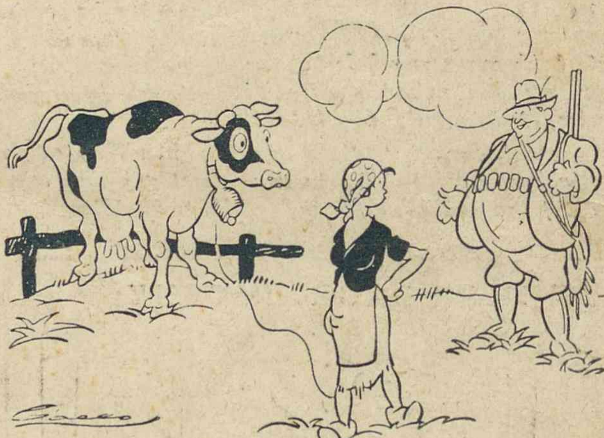
— Opublikuję twoje listy...

— Proszę bardzo, byle tylko nazwisko moje i adres zostały pominięte!

HUMOR ZAGRANICZNY



— Nawet w Monte Carlo — pustki!
— „Rie ne va plus". — O, jakaż to prawda życiowa.



— Masz, malutka, śliczną krowę!
— To na nic się nie zda, mój staruszku. Pan to z pewnością mówi wszystkim kobietom. (Le Rire)

CENY OGŁOSZEŃ

Okładka I tyt. Zł. 700.—
„ II „ 600.—, 1/2 300.—, 1/4 150.—, 1/8 75.—
„ III „ 450.—, 1/2 225.—, 1/4 112.50
„ IV „ 600.—, 1/2 300.—
Przed powieścią . . . Zł. 600.—, 1/2 300.—, 1/4 150.—

Ogłoszenia w tekście i z zastrzeżeniem miejsca 25% drożej.
Kronika towarzyska za 1 mil. szerok. jednej szpalty 2 zł.
Dział Tam Kupujcie „ „ „ „ „ „ 1 zł.
I-sza strona tekstu (obok artykułu wstępnego) za 1 mil. szerokości jednej szpalty . . . . 3 zł.

Ceny ogłoszeń w numerach specjalnych oznacza się dla każdego numeru oddzielnie.

Hurtownie „Świata": dla prowincji Tow. „Ruch", Sp. Akc. Warszawa, Al. Jerozolimska 63, telefon 670-87, dla Warszawy: „Czytajcie" Krak.-Przedm. 60 Tel. 210-00.

PRENUMERATĘ „ŚWIATA" PRZYJMUJĄ:
W WARSZAWIE: Administracja „ŚWIATA"
Szpitalna 12. Tel. Administracji 504-00 i 501-51
KONTO CZEKOWE P. K. O. 3755
ORAZ WSZYSTKIE WIĘKSZE KSIĘGARNIE

W ŁODZI: Biuro dzienników i ogłoszeń „PROMIEŃ", Piotrkowska 81. Księgarnia „Czytaj", Narutowicza 2, Księgarnia Ludwika Fiszera, ul. Piotrkowska 47. W KATOWICACH: Księgarnia Ludwika Fiszera, Poprzeczna 1. We LWOWIE: Oddział Tow. „Ruch". POZNAŃ: ul. Gwarna 16. Centrala Gazet **L. Robowska. CENY PRENUMERATY: w Warszawie** odbiór na miejscu miesięcznie 6.— zł., z odnoszeniem do domu 6.50 zł., na prowincji miesięcz. 7.— zł., kwartalnie 21.— zł. Zagranicą miesięcznie 9.— zł.

CENA NUMERU W WARSZAWIE I NA PROWINCJI **1 zł. 40 gr.**

Druk. Galewski i Dau, Warszawa

P